

CARRERA : ESPECIALIZACION EN GESTION ADUANERA

TESINA : “ Importancia del movimiento comercial generado en material de vehículos antiguos e históricos “

DOCENTE : Abogado Carlos Luis Monzo

ALUMNO : Abogado Alfio Arturo Viaro

INTRODUCCION :

Es difícil precisar las motivaciones y los valores que mueven al interés, la admiración y la posesión de un vehículo antiguo.- Lo cierto es que se trata de un fenómeno que se manifiesta en muchas personas, en muchas localidades, grandes o pequeñas, y que llega al nivel de una pasión profundamente arraigada ...

Resulta imposible definir con precisión el coleccionismo de autos históricos.- En términos simples (y con una buena dosis de arbitrariedad) se podría decir que es el concepto de actividades vinculadas a la preservación de vehículos mecanizados que tengan una antigüedad mayor a 25 años.- Incluye casi centralmente a automóviles y motocicletas, pero se extiende a medios de transporte de cargas o de pasajeros, aviones y maquinaria pesada para fines agrícolas o industriales.- En el mundo, es un movimiento con casi un siglo de historia.-

Los primeros coleccionistas fueron hombres interesados en el estudio del desarrollo de la tecnología y los motores; en la actualidad es una actividad sólidamente arraigada en la cultura de numerosos países y con una fuerte participación en la vida económica y social.-

La Argentina es un país señero en el movimiento de autos históricos entre las naciones de desarrollo medio.- El hecho de que su historia económica y productiva del siglo XX ha estado muy marcada por el desarrollo temprano de la industria automotriz debe haber tenido una influencia decisiva para que nuestro país tenga hoy esta tradición.-

Las capacidades técnicas y de ingeniería originadas en las corrientes migratorias de principios y mediados de siglo, más los innumerables éxitos alcanzados en competencias internacionales a lo largo de su historia, seguramente, alimentan esta pasión por los autos que caracteriza a los argentinos, y en particular, el respeto por los autos históricos.-

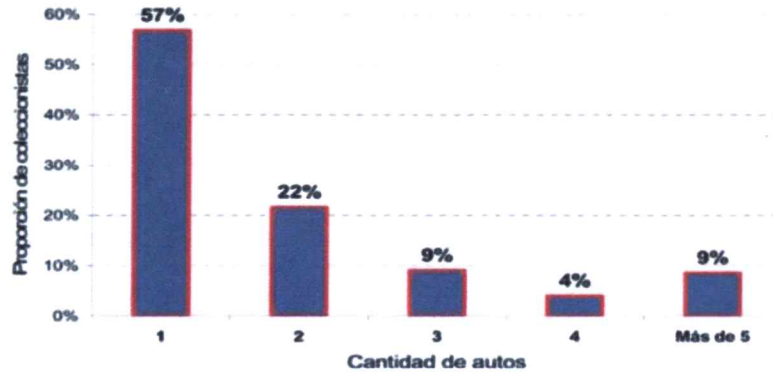
Estos rasgos, que no se dan, por ejemplo, en otros países latinoamericanos, son lo que hacen de Argentina un país de peso dentro del movimiento del coleccionismo de autos del pasado.-

El trabajo realizado por Jorge Colina, Osvaldo Giordano, Alejandra Torres, Juan Pablo Ventura y Mariah Soledad Cubas, como un equipo de trabajo del Instituto para el Desarrollo Social Argentino (IDESA) ha sido la base teórica que ha dado indispensable apoyatura para este trabajo, pues han utilizado los criterios de un relevamiento realizado en la Unión Europea, lugar que junto a los Estados Unidos de América forman el paradigma de la industria automovilística mundial, haciendo una encuesta a 200 propietarios de autos históricos, con la salvedad que debían poseer automóviles de modelos anteriores a 1980, y otra encuesta a 60 comercios o emprendimientos productivos relacionados con la actividad de los autos históricos.- El trabajo estadístico realizado en la Unión Europea ha sido formulado por la Federación Internacional de Vehículos Antiguos (FIVA) en 2006, la entidad más grande y más prestigiosa del mundo en este tema que nos ocupa, sobre la que volveré más adelante.-

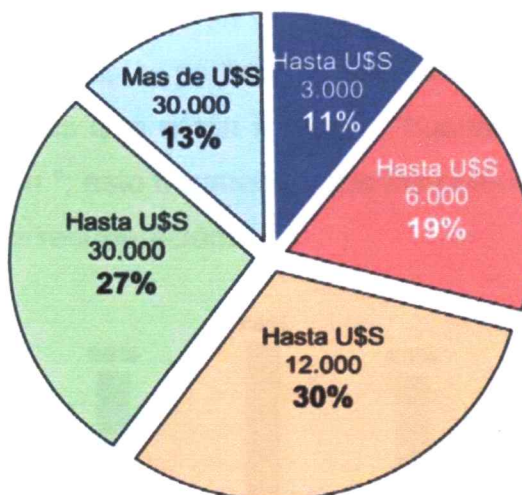
PRINCIPALES HALLAZGOS DEL TRABAJO DEL EQUIPO DE IDESA :

Se ha seleccionado una serie de hallazgos sobre este trabajo tan importante para el coleccionismo de autos históricos (el más completo que existe hasta el día de hoy) :

- 1- Se ha indicado que la función social de un coleccionista de autos históricos es la de ser un preservador.- Gracias a su pasión cuida de un objeto histórico : un auto del pasado.- El 57 % de los coleccionistas preserva solamente un auto mientras que el 43 % restante lo hace con más de un auto.- Sin embargo, un 9 % llega a preservar a más de cinco (5) vehículos antiguos.-

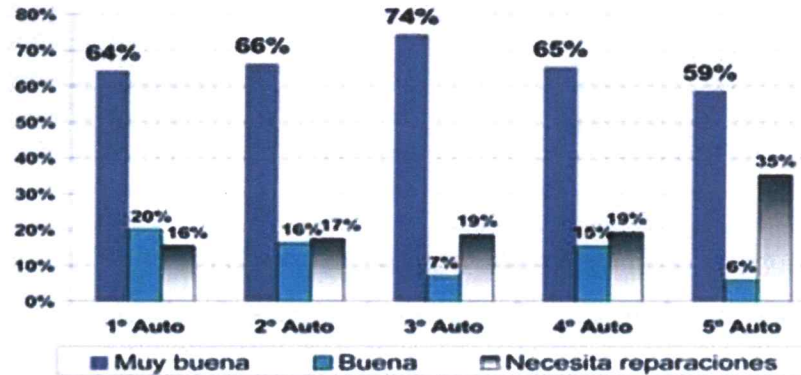


- 2- El valor promedio de los autos históricos preservados en Argentina rondaría los u\$s 17.600, pero hay que tener en cuenta que existen muy pocos vehículos de gran valor y una gran cantidad (la mayoría) de mucho menos valor, lo que distorsiona el panorama de los valores promedios.-
- 3- Un 13 % de los encuestados ha declarado tener autos cuyo valor supera los u\$s 30.000, y un 27 % reporta tener un vehículo cuyo valor se ubica entre u\$s 12.000 y u\$s 30.000.- Este es el segmento de los coleccionistas sofisticados, que preservan piezas valiosas, muchas de ellas provenientes del extranjero y que dan prestigio internacional al acervo automovilístico argentino.-

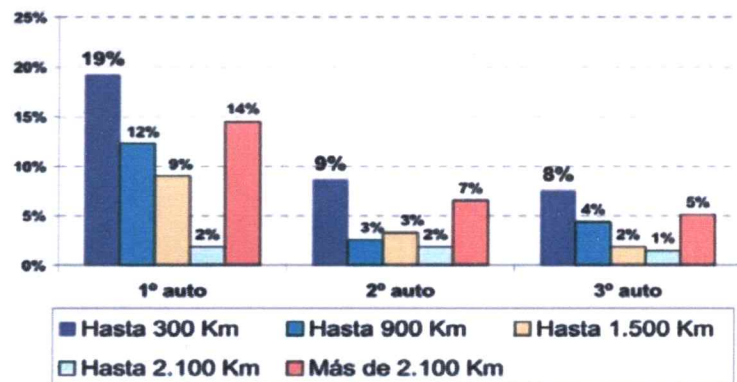
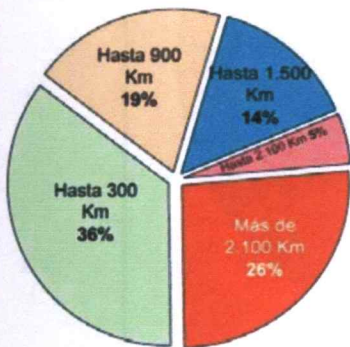


- 4- Un 30 % de los propietarios (lo que constituiría el sector medio) posee autos cuyos valores oscila entre los u\$s 6.000 y u\$s 12.000: aquí vemos que son personas de ingresos medios, que no acceden a piezas muy sofisticadas, pero que tienen recursos suficientes para destinar un monto asimilable al valor de un automóvil mediano, 0 km., de calle, a su hobbie de preservar un auto histórico.-
- 5- Luego viene el sector que no tiene muchos recursos, pero que igualmente no se priva de tener una pieza histórica.- Este sector esta compuesto por un 30 % de propietarios cuyos autos no superan los u\$s 6.000, y son fundamentalmente aquellas personas " viejas " reliquias nacionales que traen buenos recuerdos (amantes de los Chevy, Dodge, Ford Falcon, Fiat 600, 1500, 1600, Gordini, Citroen 2 CV, 3 CV y tantos otros más).- Nutren una cultura propia de la Argentina cuya manifestación más notoria podría ser el éxito y la convocatoria que tienen, por ejemplo, las carreras de Turismo de Carretera (donde es muy frecuente que la edad del automóvil sea superior a la del piloto que conduce el auto).-

6- El 65 % tiene sus vehículos en muy buenas condiciones.- De los que poseen más de un auto, a partir del 3er. auto, empieza a crecer el porcentaje de máquinas que están sólo en " buenas condiciones " o que necesitan " reparación "; esto demuestra que los coleccionistas están en un constante proceso de recuperación.-

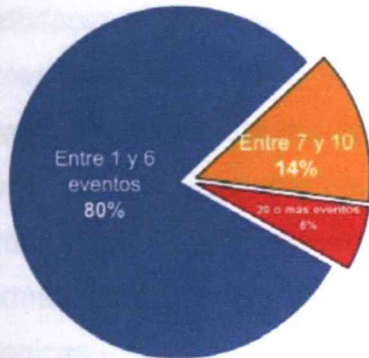


7- El 36 % de los coleccionistas utiliza su auto menos de 300 kms. por año, el 38 % entre 300 y 2.100 kms. por año y sólo el 26 % supera los 2.100 kms. anuales.-



8- Prácticamente todos los coleccionistas concurren a algún tipo de evento relacionado con la actividad.- El 80 % lo hace entre 1 y 6 veces al año; el 6 % lo hace más de 20 veces al año, o sea, casi 2 actividades por mes.-

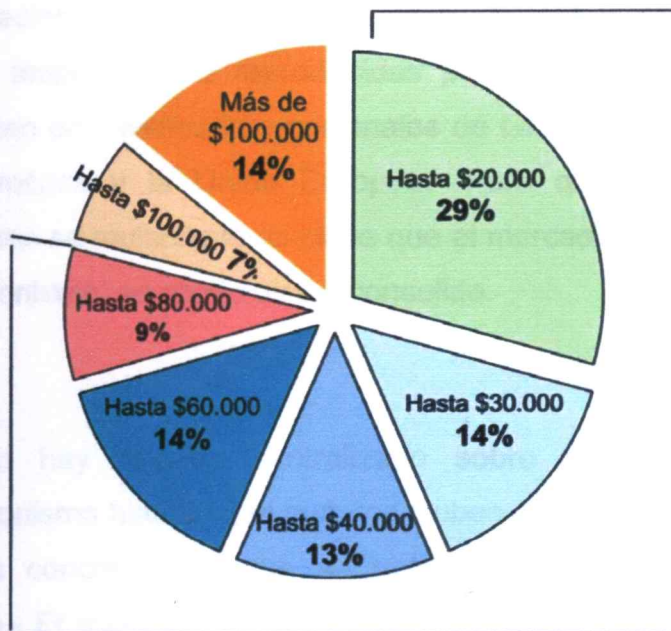
Cantidad de eventos por año



Lugares de los eventos concurridos



9- Un 21 % de los propietarios tiene ingresos superiores a los \$ 100.000 al año.- El 79 % restante pertenece a sectores de ingresos medios; de ellos, el 29 % reporta ingresos inferiores a \$ 20.000 anuales.-



79% corresponde al segmento de ingresos medios

10- Los que nutren de mantenimiento y reparaciones al movimiento son los viejos mecánicos de barrio.- El 37 % tiene más de 45 años de edad, el 28 % entre 36 y 45 años, y el 35 % restante tiene menos de 36 años.- El 54 % trabaja en talleres con una antigüedad mayor a 10 años.- A pesar de ser pequeños emprendimientos, tienden a mantenerse vivos en el tiempo.-

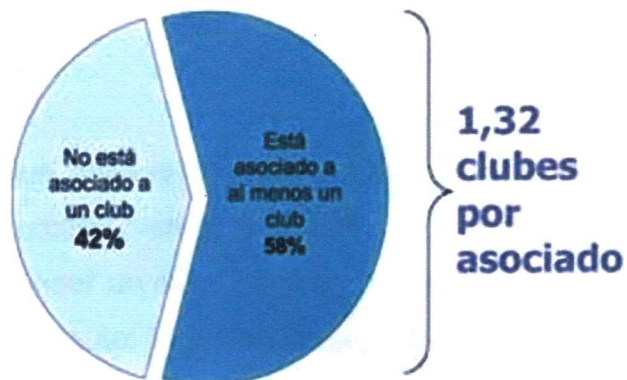
11- El revivir la aplicación de técnicas de antes se hace con vistas a satisfacer un mercado de consumidores activo, dinámico y exigente (los coleccionistas), donde la exigencia es, precisamente, lo más exacta y precisa posible en la reproducción de lo original.- La vuelta a lo histórico, tal como era en su momento.- Esto requiere mejoramiento continuo y profundización de conocimiento.- La mitad de los empleadores declara dar formación a sus trabajadores para perfeccionar el dominio de las mejores técnicas.-

12- La evolución va requiriendo procesos productivos más complejos y cambios de enfoque; desde el "pequeño taller artesanal" a "fábrica de reproducción en serie" con salida exportadora.- Ya hay un grupo que lo está haciendo; los autos producidos por estas empresas, o que llevan piezas restauradas o reproducidas por ellas a otras partes del mundo, participan en eventos internacionales de Gran Bretaña, Estados Unidos de Norteamérica y la Unión Europea.- Para que la experiencia de estas empresas se multiplique es clave que el mercado interno (el movimiento del coleccionismo) se profundice y consolide.-

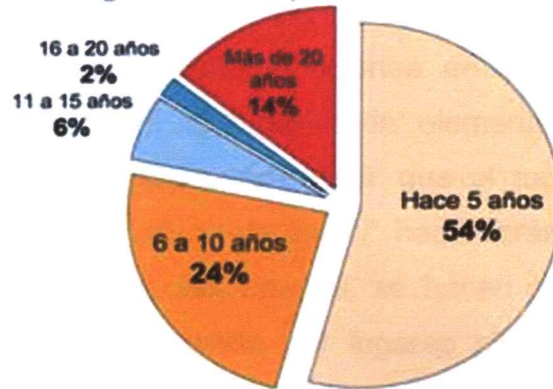
13- No hay registro centralizado sobre cuántos miembros tiene el coleccionismo histórico, ni cuántos clubes o comunidades existen, pero hay indicios concretos de que se trata de un fenómeno muy extendido y variado.- El aspecto más visible son los clubes institucionalizados, muchos de los cuales se agrupan alrededor de la FACAHA (Federación Argentina de Clubes de Automotores Históricos), creada en 1994, y que registra 55 clubes cumpliendo diversos roles importantes como el llevar el registro de automotores clásicos, efectuar revisiones técnicas especiales y tener interrelaciones con el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.- Pero

ya sea a través de clubes o comunidades informales, el movimiento genera un heterogéneo conjunto de actividades con una intensa vida social.- Tiene un programa regular de eventos a lo largo del año donde sólo la Federación ha relevado 139 actividades para el año 2006.- Este número no incluye las pequeñas ferias y muestras que se llevan a cabo en las ciudades más chicas del interior.- Gracias a esto, la Argentina es sede de importantes eventos a nivel internacional como la exposición Auto clásica, el Rally de los Dos Océanos, el Rally del Fin del Mundo, las Mil Millas Argentinas, el Pampas Race y las 500 Millas de Salta, entre otras, y demás competiciones de regularidad o velocidad de factura internacional donde compiten autos antiguos.- Los que declaran pertenecer a un club, declaran estar asociados en promedio a 1,3 clubes por encuestado.- Sin embargo, el movimiento no termina en los clubes.- El 42 % de los coleccionistas encuestados no están asociados a ningún club; o sea, desarrollan la actividad en forma individual o pertenecen a una comunidad de amantes de ciertos autos, tipos de vehículos o localidad, pero muy informalmente.- El 54 % de los afiliados tienen una antigüedad de menos de 5 años, un 24 % tiene entre 6 y 10 años de antigüedad, un 8 % entre 10 y 20 años y 14 % más de 20 años de antigüedad.- Estos datos demuestran que los entusiastas pueden llevar décadas practicando formalmente el coleccionismo de autos históricos.-

Participación en clubes de colección

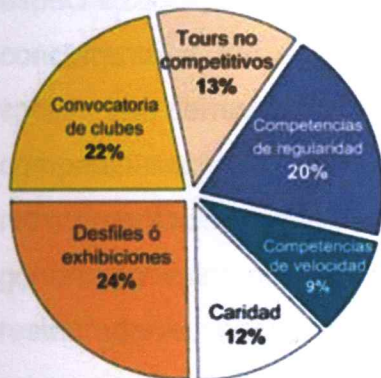


Antigüedad de pertenencia al club

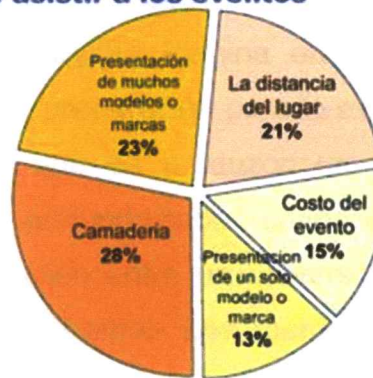


14- En cuanto a los eventos, son muy heterogéneos en la actividad.- Existen competencias de diferentes tipos, reuniones de camaradería, exposiciones o eventos de caridad.- Con respecto a los factores que ponderan los coleccionistas al decidir un viaje ligado al movimiento, un 20 % respondió la distancia y un 15 % el costo.- El resto, el mayor porcentaje, adhiere a los viajes, ya sea por camaradería o por la diversidad de marcas.-

Las actividades de los eventos



Los factores que se ponderan a la hora de asistir a los eventos

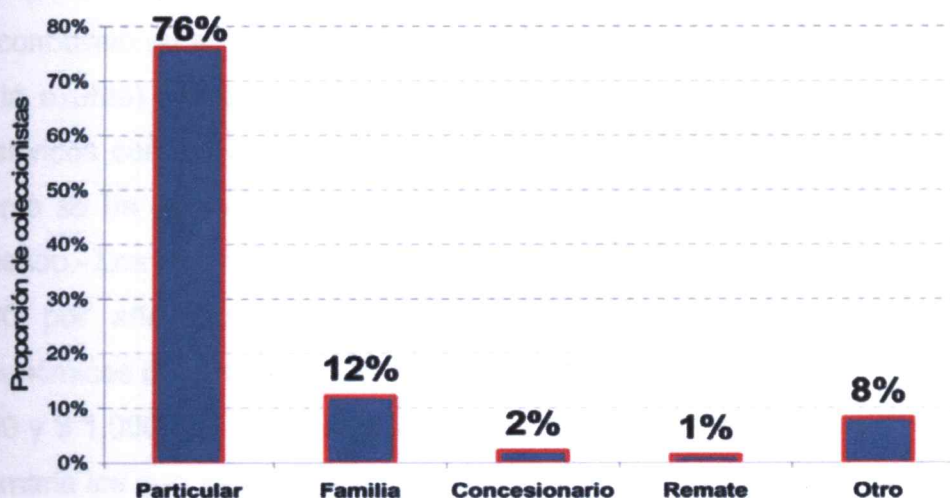


15- El interés y la pasión que hace que la gente que integra el movimiento invierta recursos en actividades de preservación genera y promueve actividades productivas.- Poseer un auto del pasado exige invertir mayores recursos que un auto del presente: hay que protegerlo en un lugar seguro, repararlo, comprar piezas originales, y viajar para mostrarlo a los eventos.-

Además, los que preservan autos también son fieles consumidores de revistas, libros, películas, reproducciones en miniatura, juguetes, CDs interactivos; o sea, toda una gama de elementos de entretenimientos ligados a la actividad.- Se puede decir que el movimiento de los autos históricos genera una cadena de valor " hacia atrás "- En los eventos se expone, se dan conferencias, charlas, se hacen carreras de regularidad, competencias simbólicas, rallies por lugares pintorescos o tradicionales, actividades especiales para los participantes, carreras de velocidad, etc.- Si bien son organizados por los clubes, tienen el apoyo y el beneplácito de los gobiernos locales de las ciudades, y generan mucha concurrencia de personas, ya sean éstas fanáticas del automovilismo tanto como habitantes locales.- Para participar en estas reuniones hay que afrontar gastos – que no son menores – de mantenimiento, transporte, seguros y turismo.- Como son en distintos lugares del país, involucran gastos de traslados de personas, hotelería, gastronomía, servicios generales y gastos de traslados de vehículos que muchas veces deben ser realizados por transportistas especializados, además de los gastos de esparcimiento del público concurrente a los eventos.- Su importancia no termina en la actividad social.- Las demandas por mantenimiento, preparación para la exposición o competencias, las reparaciones, hacen que se produzca un efecto de retroalimentación generando trabajo, profundizando conocimientos y generando valor gracias a la especialización entre un universo vasto de restauradores, artesanos y mecánicos de barrio.- Los mantenimientos y reparaciones se hacen en talleres cuyos dueños son los viejos mecánicos, chapistas, torneros, que conocen los secretos y las técnicas de restaurar, reproducir y reconstruir piezas.- Sus especialidades ocupan un ancho rango de habilidades, como ser :

- la producción de insignias,
- fundiciones de aluminio, acero, bronce, forja,
- limpieza por arenado,
- paneles de instrumentos,
- frenos y reparaciones para aptitudes técnicas,
- fabricación de cables antiguos,
- carburadores especiales,
- cromados,
- carrocerías,
- cableado eléctrico,
- escapes especiales,
- tanques de combustibles,
- usos diversos de la fibra de vidrio,
- capots nuevos,
- matricería artesanal para la fundición en arena y tierra,
- mecanizados especiales, en todas sus formas (fresado, torneado y rectificado),
- pintura y preparación,
- reparación y fabricación de instrumentos,
- moldeo y destrucción de gomas,
- tratamiento antióxido,
- sistemas de seguridad,
- asientos y tapizados,
- fabricación de pistones, bielas, cigüeñales y transmisiones especiales,
- soldaduras,
- construcción de ruedas de rayos y cubiertas de medidas especiales,
- carpintería,
- preparación para competición.-

16- El valor económico que genera el movimiento es muy importante, como para pasar desapercibido.- El 76 % de los vehículos son comercializados (compra/venta) directamente entre particulares, y el 12 % a través de un familiar.- Solo un 3 % se hace a través de canales institucionales, como ser una concesionaria o remates.-

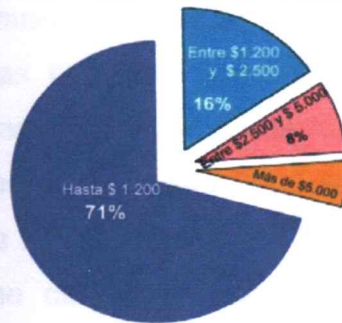


17- También ha resultado de la encuesta antes referenciada que el coleccionista que buscó activamente una pieza determinada, e invirtió una suma determinada para adquirirla, es porque está dispuesto a invertir recursos adicionales en repararla del deterioro, volver a colocarla en una situación similar al original, mantenerla en esa condición y protegerla.- Los recursos involucrados en esos procesos no son pocos.- Cada coleccionista declaró destinar, en promedio, \$ 2.530 anuales para ese fin.- Obviamente, como las condiciones económicas de los coleccionistas son disímiles, como observamos anteriormente, las posibilidades de inversión en preservación son acordes a la realidad de cada hogar.- Un 71 % destina hasta \$ 1.200 por año, un 16 % destina hasta \$ 2.500 por año, un segmento menor

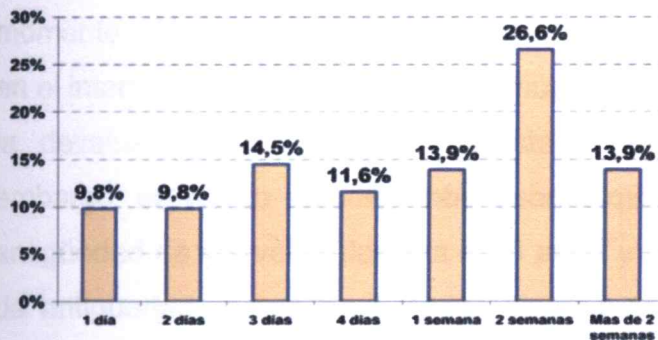
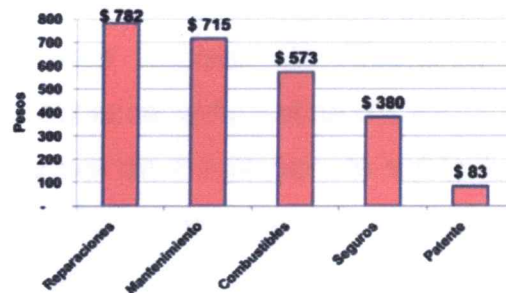
destina hasta \$ 6.000 y un 6 % invierte un monto que supera varias veces el monto promedio de inversión en restauración.- Pero, ¿en qué consisten estos gastos ? En reparaciones principalmente, que representa el 31 % del total de los gastos, seguidos muy de cerca por los gastos de mantenimiento de las piezas originales y reparadas, que representa otro 30 % del gasto.- Le siguen los gastos de combustible, seguros y patentes (este último es un componente reducido gracias a que en muchas provincias, en reconocimiento al valor social y cultural del movimiento, el pago de patentes está exento).- El otro tipo de gasto asociado al movimiento de vehículos históricos son las revistas especializadas, libros, CDs interactivos, etc., tal como se ha dicho anteriormente, y cuyas motivaciones son los autos del pasado.- Los miembros del movimiento declaran que gastan en este rubro \$ 500 por año, con cierta dispersión en función de las posibilidades económicas de cada uno.- El 63 % destina menos de \$ 250, el 29 % entre \$ 250 y \$ 1.000 y el 8 % por encima de los \$ 1.000.- A estos gastos hay que sumarle los que se destinan en viajes.- Los datos arrojan que casi todos los coleccionistas asisten a eventos, y casi el 58 % pernocta fuera de su casa por la concurrencia al evento.- En la encuesta, surge como resultado que los coleccionistas pernoctan al menos 9 noches por año fuera de su hogar en razón de la concurrencia a eventos.- Suponiendo que quienes pernoctan fuera de su casa gastan en promedio \$ 250 por noche, el gasto total sería de \$ 2.200 por año, en promedio.- Como representan el 58 % de los encuestados, se estima entonces que el promedio general de gastos en turismo gracias a los eventos sería de aproximadamente \$ 1.300 adicionales a todos los gastos en que incurren.- En suma, los miembros del movimiento estarían gastando anualmente \$ 2.500 en reparaciones y

mantenimientos, \$ 500 por año en bienes ligados al entretenimiento personal por su pasión por los autos antiguos, y \$ 1.300 por año en turismo por la asistencia a los eventos.- Esto arroja un monto de \$ 4.300 anual en gastos relacionados a la actividad por cada persona encuestada.-

Distribución del gasto por monto anual



Distribución del gasto por componente



Promedio = 9,2 días al año

18- Ahora bien, es difícil cuantificar exacta y precisamente la contribución económica del coleccionismo debido a que el movimiento llega a lugares y se da a través de manifestaciones que resultan a veces imposible de abarcar en su totalidad.- Hay enormes diferencias en los costos de los vehículos y los gastos que su mantenimiento demanda, con formas muy variadas de incorporarse y disfrutar del movimiento.- Algunas son muy sofisticadas y exigentes, y otras resultan más simples y accesibles.- Sin perjuicio de ello, gracias a los datos relevados en la encuesta y otras fuentes de información, se puede aproximar un número que nos lleva a diferentes conclusiones : según la encuesta, el valor promedio de los autos

preservados es de aproximadamente u\$s 17.600, que en pesos (en el año 2006) eran equivalentes a \$ 52.800 y el gasto anual de los coleccionistas es de \$ 4.300.- Esto significa que cada uno gasta anualmente un valor aproximado al 8,2 % del valor del vehículo.- Si se tuviese el dato de cuántos autos antiguos hay en el país, se podría aproximar una cifra de los recursos que mueve el coleccionismo.- Este dato no está, pero se pueden manejar algunas hipótesis para obtener estos valores.- En Argentina, según la Asociación de Fábricas de Automotores de la Argentina (ADEFA), el parque automotor en el año 2005 llegó a ser de 7 millones de vehículos, de los cuales 5,2 millones son autos (el resto son vehículos de carga).- Según un informe del Centro de Estudios para la Producción del Ministerio de Economía, la antigüedad del parque automotor se estimaba en 1999 en 11 años.- El 26 % de los vehículos tenía más de años de antigüedad, a ese momento.- El dato está muy desactualizado, porque corresponde a 1999 y en el interregno ocurrieron cambios muy profundos asociados al Plan Canje, la devaluación, la crisis y la posterior recuperación económica.- Sin embargo, el mismo estudio daba cuenta que en España, por ejemplo, la antigüedad de los vehículos era de 8 años y el 11 % tenía más de 20 años de antigüedad, y que en Estados Unidos de Norteamérica la antigüedad promedio era de 8,6 años y el 12 % del parque automotor tenía más de 20 años.- Por ello, los datos sugieren que aún cuando la Argentina tenga un parque automotor más envejecido que los países más desarrollados, es probable que una parte de los vehículos con más de 20 años de antigüedad estén asociados al movimiento de autos históricos.- Más concretamente, se supone que entre el 1 % y el 4 % del parque automotor es objeto de recuperación, restauración, mantenimiento y protección por parte del movimiento.- Si este fuera el caso, se estaría hablando de entre 52.000 y

216.000 autos antiguos restaurados.- Si el valor de cada vehículo fuese de \$ 52.800 (como antes vimos que arrojó el promedio) o, tentativamente, en valores muchos menores a éste, como por ejemplo \$ 20.000 o \$ 40.000, los aportes económicos que harían los coleccionistas serian los siguientes :

(En millones de Pesos Anuales)	Valor del auto antiguo restaurado		
	\$ 20.000	\$ 40.000	\$ 52.800
Porcentaje parque automotor			
1 %	85	171	225
2 %	171	341	450
3 %	256	512	675
4 %	341	682	901

El cuadro es simple de leer.- Muestra que – en el caso más conservador posible – el parque de autos antiguos preservados alcanzará el 1 % del parque automotor total, y el valor del auto fuera en promedio de \$ 20.000, el mercado actual estaría generando \$ 85 millones anuales, asumiendo además que el coleccionista gasta 8,2 % anual en preservación y divertimentos como turismo y libros, revistas, etc..- Por otra parte, en el escenario más optimista, si hablamos que el 4 % del porcentaje del parque automotor es restaurado y que el valor del auto fuera de \$ 52.800, el mercado que se generaría ascendería a los \$ 901 millones por año.- Creo que el valor más acertado sería uno intermedio, tomando un 2 % y un valor de \$ 40.000, lo que arroja un total de \$ 341 millones / año.- Pero cuanto más grande sea el parque automotor antiguo mayor valor tendrán los autos y mayor porcentaje de autos se preservarán.- El mercado de los \$ 900 millones aparece como un escenario potencial muy viable.-

19- El auto histórico, como bien cultural, demanda servicios, y con ello genera un mercado que puede dimensionar \$ 341 millones.-

La otra particularidad de la economía de la preservación esta dada, además de su tamaño, por el tipo de producción y empleo que demanda.-

La preservación implica la restauración (que es la recuperación de la pieza original) o la reproducción (que es una similar lo más ajustado posible al original) de una gran cantidad y variedad de piezas que conforman los autos en escalas muy pequeñas.-

Esto demanda tecnología y mano de obra especializada, donde la competitividad se gana con calidad de terminación más que con un precio bajo.-

Como el movimiento está compuesto por un heterogéneo universo de personas con diferentes niveles de ingreso y autos muy sofisticados y valiosos, pasando por autos de valores medios, y llegando a autos más baratos que no de mediar el movimiento serían convertidos en chatarra, la demanda es igualmente variada.-

Hay quienes sólo hacen atender a su auto en talleres profesionales y especializados en autos históricos; y también los que recurren al " viejo mecánico " de barrio o de pueblo que por el oficio y los años dominan las técnicas de reproducción de las viejas piezas de automóviles.-

Así, vemos que el 22 % de los encuestados señala que más del 75 % de las piezas de su automóvil han sido restaurados o reproducidos en un taller especializado en autos históricos.-

Otro 26 % tiene entre el 25 % y el 75 % de las piezas del auto restauradas o reproducidas en talleres especializados.-

El restante 52 % tiene menos del 25 % de las piezas en condiciones.- Esto significa que las reparaciones las hicieron (y las hacen) los talleres de barrio.-

En el mismo sentido, el 26 % declara que siempre trata de obtener los repuestos originales, otro 17 % la mayoría de las veces, un 27 % responde " a veces " y un 30 % que siempre busca un artesano reproductor.-

El 26 % que busca solo piezas originales y el 30 % que nunca lo hace testimonian que no siempre es posible obtener las piezas originales o que (más probablemente) por una limitación de recursos hay que buscar alternativas más económicas.-

Estas circunstancias hacen que haya demanda de servicios en los talleres de reparación de autos comunes que por el oficio o la técnica específica que dominan se ocupan de ciertos aspectos de los autos históricos (motores, cajas de cambio, carrocería, pintura, tapizados, instrumentos, sistemas eléctricos, etc.).-

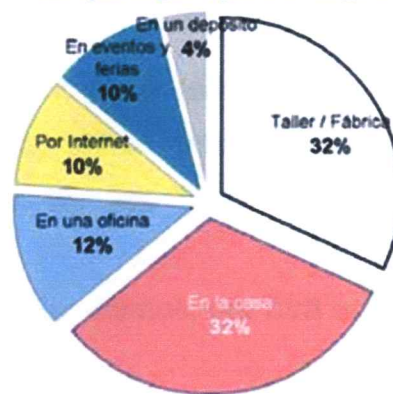
Esta diversidad y complejidad de la demanda alimenta una multitud de pequeños talleres.- Para percibir el tipo de taller del que se trata basta con mirar sus especialidades y los lugares desde los que operan.-

Un 35 % vende repuestos, un 30 % restaura y reproduce piezas, un 11 % brinda servicios de mecánica de motores y cajas de cambio, un 8 % hace carrocería y fundición, otro 8 % hace pinturas y tapizados, un 6 % hace electricidad.-

A qué se dedica dentro del coleccionismo



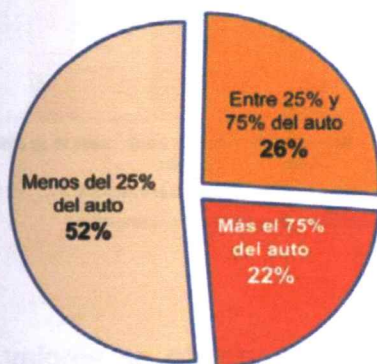
En qué lugar opera el negocio



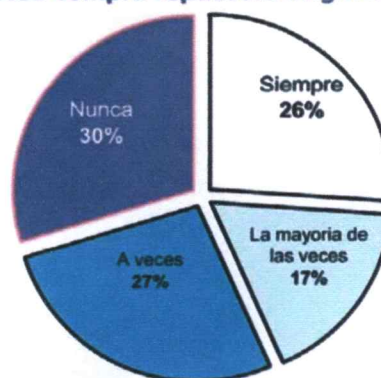
Un 32 % tiene un pequeño taller o fábrica, un 32 % trabaja en la casa, un 12 % tiene una pequeña oficina, un 4 % tiene un depósito y un 10 % vende por Internet y otro tanto vende en eventos.-

El coleccionismo tiene un valor social muy especial, desde que promueve la actividad económica de pequeños talleres y negocios (muchos desde la casa) utilizando viejos conocimientos que de otra forma se perderían.-

Porcentaje de los autos que fueron atendidos en un taller profesional



¿Usted compra repuestos originales?



Estos proveedores generan una interesante cantidad de puestos de trabajo.- En general, son emprendedores chicos, que no superan los 10 trabajadores por establecimiento.-

El 70 % no supera los 5 trabajadores, pero las encuestas indican que la dotación promedio es de 2,9 trabajadores.-

Es una dimensión significativamente más pequeña que el tamaño promedio de la empresa formal argentina que, según datos de la Administración Federal de Ingresos Públicos (A.F.I.P.) esta por encima de los 12 trabajadores por empresa.-

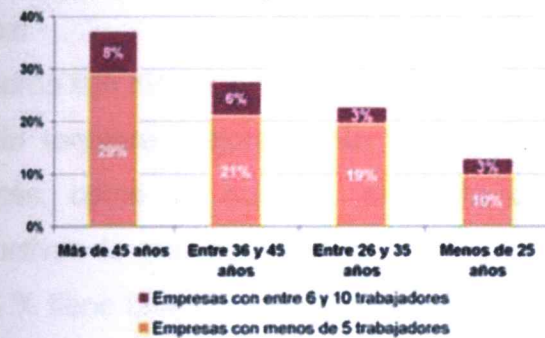
Pero aunque estas empresas son de tamaño chico, vemos, por otra parte, que son relativamente estables.-

El 73 % de estas empresas es a jornada completa.-

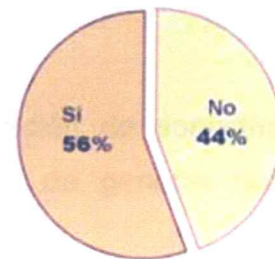
Pero el valor social de la empresa se realiza cuando se observa el perfil de los trabajadores.-

El 37 % tiene más de 45 años de edad, el 28 % tiene entre 36 y 45 años y el 35 % restante tiene menos de 35 años.-

Edad de los trabajadores



Formación continua



Similares valores se obtienen en las encuestas llevadas a cabo en la Unión Europea.- Los adultos mayores son los que conocen, dominan y tienen habilidades para manejarse con viejas tecnologías, y transfieren su conocimiento.-

El cambio tecnológico desplaza conocimientos antiguos; en el coleccionismo de autos históricos las tecnologías antiguas, en cambio, se revalorizan.-

Desde este punto de vista, el valor de la inclusión social que tiene el coleccionismo es difícilmente igualable por otra actividad.-

Da trabajo a personas que por su edad y por sus conocimientos y habilidades están siendo desplazadas del mercado laboral y no van a encontrar trabajo con similar valoración a lo que ellos saben hacer.-

Se puede afirmar que cuanto más se difundan las actividades del movimiento coleccionista, mayores oportunidades laborales se les dará a estas personas.-

Pero, a su vez, hay toda una camada de jóvenes que está aprendiendo el oficio.- Ampliar este plafón significaría oportunidad de trabajo para muchos jóvenes.-

A su vez, la mitad de los encuestados declaran dar formación continua a sus trabajadores para perfeccionar el dominio de las viejas técnicas.-

Hay que satisfacer a un mercado de consumidor activo, dinámico y exigente, referido a las condiciones de precisión y exactitud en la reproducción de lo original.-

El retorno a lo histórico tal como era en su momento.-

Y esto requiere mejoramiento continuo y profundización de conocimiento.-

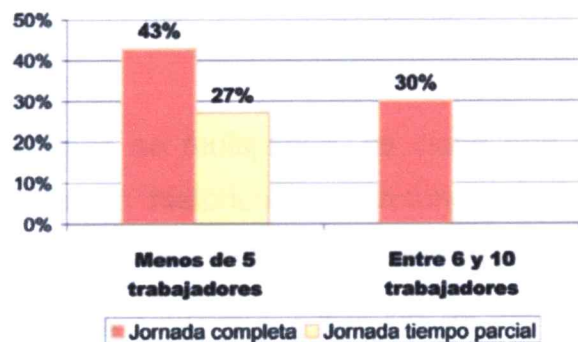
Además, como ya se dijo, presenta características de generar unidades productivas de gran estabilidad.-

El 54 % tiene una estabilidad laboral de más de 10 años de antigüedad en su puesto de labor, el 26 % de entre 3 y 10 años, y solo el 20 % tiene menos de 3 años de antigüedad.-

Empleos



Jornada laboral



Sin movimiento de autos históricos estos emprendimientos y estos empleos no sobreviven.-

Pero he aquí otro punto en extremo interesante : estos emprendimientos han demostrado, en algunos casos, ser muy competitivos en el plano internacional.-

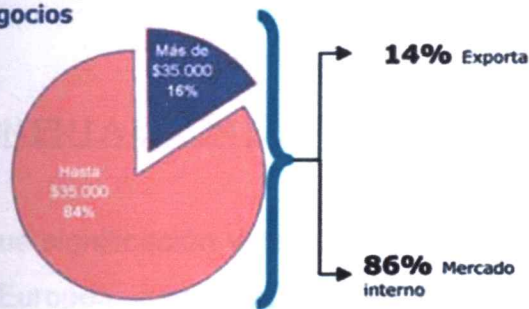
Exportan piezas restauradas y reproducidas a la Unión Europea y a los Estados Unidos de Norteamérica.-

El 14 % de las empresas que proveen al coleccionismo nacional exporta.-

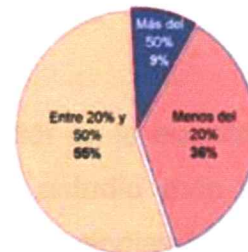
La salida al exterior tiene una manifestación favorable a las ganancias de las empresas.-

Para un 36 % las exportaciones generan el 20 % de su rentabilidad, para un 55 % generan entre el 20 y el 50 % de su rentabilidad y ya hay un 9 % que se perfilan como exportadores dinámicos : el 50 % de sus ganancias provienen del mercado externo.-

Cuáles son las ganancias de estos negocios



Cuanto de su ganancia proviene de exportaciones



Para que la experiencia de estas empresas se multiplique, es clave que el mercado interno del coleccionismo de autos históricos se profundice y se consolide, se promulguen resoluciones trabando la exportación de vehículos y flexibilizando el mecanismo de importación de vehículos, y a la vez se agilicen y faciliten los procedimientos para la exportación de repuestos y piezas.-

La lista de rubros y partes antes señaladas, hacen que el " autopartismo " de vehículos históricos comprenda una gama de actividades tan distintas que se podría llegar a " fabricar " un auto histórico completamente nacional – de hecho, ya hay empresas que reproducen totalmente autos históricos de

colección de origen europeo (en su fábrica de la ciudad de Paraná, Pcia. de Entre Ríos, el Sr. Jorge Anadón reproduce autos de la afamada marca histórica Bugatti, con una gran demanda de sus vehículos especialmente desde el exterior, lo que ha dado lugar a que Anadón creara una nueva línea de productos, también exportable, consistente en la reproducción a pequeña escala de esos autos, en forma de karting, destinada especialmente para la diversión de los pequeños, con un éxito de ventas muy considerable).-

Estas producciones nacionales se exportan principalmente a Europa, y allí compiten en pruebas de velocidad histórica (piloteados por europeos) donde ya se obtienen galardones, y, lo más importante de todo, reconocimiento y prestigio para el país, en uno de los mercados más exigentes del mundo en autos históricos de colección.-

SITUACION EN LA UNION EUROPEA :

Veamos qué significación y qué importancia tiene el sector en la economía de la Unión Europea, lugar donde se ha desarrollado el estudio más grande desarrollado hasta el día de hoy en el movimiento del coleccionismo de autos históricos.-

Tal como se ha afirmado mas arriba, la Federation Internationale de Vehicules Anciennes (F.I.V.A) informa que el movimiento de dinero que genera el sector en la Unión Europea ronda los 16 billones de euros anuales.- De ello, el 25 % del movimiento europeo está concentrado en Gran Bretaña, con un generación de 3.2 billones de euros (datos extraídos de www.fbhvc.co.uk, que resulta ser la página web de la Federation of British Historic Vehicles, la asociación más grande de vehículos históricos de la Gran Bretaña, en su anuncio celebrado en Westminster el día 11 de Octubre de 2006).-

La encuesta (de la que se tomaron los parámetros principales para ser reproducida en nuestro país en el brillante trabajo formulado por el calificado equipo de I.D.E.S.A.) fue llevada a cabo en 11 países miembros de la F.I.V.A. (Chipre, República Checa, Dinamarca, Francia, Alemania, Hungría, Holanda, Irlanda, Italia, Suecia y Gran Bretaña).- Se ha realizado un trabajo de campo utilizando 750.000 formularios, en nueve lenguas diferentes, y se han utilizado cinco tipos de monedas de curso legal para referenciar a los valores en cuestión.-

Esta encuesta fue realizada solamente a socios de clubes de autos históricos y a mecánicos o pequeñas empresas que trabajan en restauraciones, por lo que la misma tiene un corte netamente institucional formal, lo que, por una cuestión lógica, indica que los resultados obtenidos pueden ser aún mayores, si se incluyeran a todos quienes no forman parte de ninguna institución y sin embargo pertenecen al movimiento del coleccionismo por el solo gusto de poseer una pieza del pasado (cabe recordar que en la encuesta argentina el porcentaje de coleccionistas que no estaban en relación con ninguna forma institucionalizada era de un 42 %, o sea, casi la mitad de los coleccionistas).-

Si bien la F.I.V.A. posee en Europa un total de 23 países afiliados, se ha tomado el criterio de hacer la encuesta en los 11 países de mayor caudal de asociados a la Federación (en los países encuestados, la cantidad de socios es de 670.000, mientras que en el conjunto de los 12 países restantes los socios son aproximadamente 116.000).-

Las exportaciones de vehículos históricos que se ha registrado en los 11 países encuestados ascienden a un monto de 3,35 billones de euros anuales, de las cuales el 43 % de los destinos de esas exportaciones es a países extraeuropeos, y 55.000 personas viven de las restauraciones y servicios a

autos históricos; el 55 % (o sea más de la mitad) de estas personas que trabajan en relación con los autos históricos no llegan a tener 45 años de edad, y el 67 % de ellas han trabajado en ello en los últimos diez años a tiempo completo.- Como vemos, los resultados señalan de nuevo que el fenómeno genera trabajo estable y que es ejercido en parte prácticamente iguales por jóvenes y no tan jóvenes, lo que marca que el sector es un gran generador de empleos para todas las capas generacionales de la sociedad.-

A su vez, esta encuesta señala que existen aproximadamente 1.950.000 vehículos históricos en Europa – La Unión Europea tiene registrados 255 millones de vehículos y el 0,8 % de ellos son vehículos históricos - , y que el 70 % de ellos se traslada menos de 1.500 kilómetros por año; que el 78 % de los vehículos valen un poco más de 15.000 euros, en promedio, y que los clubes adheridos a la Federación son 2.000.-

Otro dato interesante que se extrae de este trabajo es que los montos que se gastan anualmente en Europa en combustible, seguros, mantenimientos, y entretenimientos (libros, revistas, CDs interactivos, ropa de marcas, maquetas a escala, etc) asciende a 4.9 billones de euros.- Los movimientos de compra y venta de vehículos ascienden a 760 millones de euros y en el año 2006, fecha de realización de esta encuesta, se han gastado 12.4 millones de euros en publicidades e impresiones de revistas de cada club afiliado a la F.I.V.A..-

También este trabajo de investigación nos señala que existen más de 9.000 emprendimientos relacionados con el movimiento de coleccionismo de vehículos históricos, pero con una salvedad : a los fines de esta encuesta, han sido seleccionados estos 9.000 que son los que relizan publicidades en medios relacionados con el quehacer, por lo que el número de los talleres, casas de repuestos o de fabricaciones varias puede ser exponencialmente mayor.-

También surge que el 29 % de los propietarios no tiene ingresos superiores a los 30.000 euros por año.- Este dato no es menor para los intereses de nuestro país, puesto desde la perspectiva de este trabajo que aquí presento, porque nos indica, por contrario sensu, que el 71 % de los propietarios encuestados posee ingresos superiores a 30.000 euros anuales, que conforman un mercado sumamente atractivo para la compra de productos reproducidos, restaurados o fabricados en nuestro país.-

En cuanto al movimiento turístico que se desarrolla en Europa, solamente los encuestados ocupan 2.680.000 habitaciones de hotel por año, debido a los diversos encuentros y eventos de vehículos históricos.- Se debe subrayar que en Europa existe una variada gama de colección de vehículos históricos, además de los autos, consistente en motocicletas, camiones, colectivos y tractores.-

Esto también puede ser un punto de interés para la Argentina, dado que aquí también se pueden reproducir o restaurar piezas de esa clase de vehículos, dadas las condiciones de nuestra mano de obra capacitada y nuestro prestigio internacional ganado en el pasado en esos campos, si bien obra como parte negativa el hecho que en nuestro país las colecciones de vehículos históricos que no sean autos son reducidas (salvo la de las motocicletas, que cuentan con un grupo numeroso de fanáticos, y al ser vehículos de gran venta en sus versiones modernas, se va acrecentando día a día la cantidad de motos usadas y que luego de 25 años pasan a ser vehículos históricos, con muchos adeptos a la restauración y conservación de las mismas).-

Solamente en cuanto a las revistas especializadas en el sector, en Europa se publican 100 revistas aproximadamente, y las mismas tienen un tiraje anual de más de 20 millones de ejemplares.-

Por año, se trabaja sobre aproximadamente 400.000 vehículos para ponerlos nuevamente en marcha, incrementando así, en ese número, el parque automotor de vehículos históricos anualmente.-

Existen en la Unión Europea 700 museos del transporte automotor y son visitados por más de 75 millones de personas por año.-

Los clubes de la Unión Europea colectan, con fines benéficos, más de 1,8 millones de euros al año, en sus diferentes eventos y reuniones.-

La encuesta también indica que son dos los eventos más multitudinarios en la Unión Europea : uno de ellos es Techno Classica, que se celebra anualmente en Alemania, y el otro es el Festival of Speed, que se lleva a cabo todos los años en Gran Bretaña, y que reúnen, cada uno, a más de 300.000 asistentes en los distintos días de duración de ambos encuentros.-

SITUACION EN LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA :

Por otra parte, es preciso dar una ojeada a lo que sucede de éste lado del Océano Atlántico, en el país de mayor movimiento del mercado automovilístico de América, los EEUU.-

Según estudios realizados por el Classic Club Car of U.S.A., en ese país existen más de 1.300.000 de autos históricos (cifra bastante cercana a la de la Unión Europea, de 1.950.000 autos, y muy lejana a la realidad de nuestro país, cuya cantidad de autos rondaría entre los 52.000 y 210.000).- Desde 1925 hasta 1948, a las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos de Norteamérica han producido más de 61 millones de vehículos.-

Pero este dato que se ofrece en este trabajo es muy parcial, puesto que se han tomado a los fines estadísticos solamente los autos considerados " clásicos " por el club antes mencionado, los cuales son sometidos a revisiones y a dictámenes para poder reunir la condición de tal.-

No se han tenido en cuenta los automóviles deportivos, los camiones, las pick ups y demás automóviles históricos, con lo que el número de autos preservados en EEUU es considerablemente superior.-

Y como es sabido, el poder adquisitivo de los habitantes norteamericanos es muy importante, como para que, a los fines de este trabajo, dejemos de soslayar un mercado de tamaño importancia para la generación de trabajo y de divisas para nuestro país.- Como podemos imaginar, el movimiento económico que gira alrededor del sector en los Estados Unidos de Norteamérica es similar al que se ha descrito en la Unión Europea.- Existen allí, tanto como en Europa, muchas personas en condiciones de comprar las piezas restauradas o reproducidas que se fabrican en nuestro país, y estos mercados aún no han sido explotados convenientemente, pese a las ventajas comparativas que tenemos con respecto a los demás países que no pertenecen a ambos bloques.-

Como para dar un aliento a nuestros pequeños fabricantes artesanales que querrían colocar productos en EEUU, debo relatar el caso de Bob Drake, constructor de repuestos de la marca Ford en EEUU, y con representantes en la Argentina.- Drake inició su actividad en el garaje de su casa, trabajando solamente con su esposa, en 1971, y con el paso de los años ha incrementado su negocio de manera tal que actualmente posee varios empleados, y produce más de 5.000 tipos de repuestos diferentes.- Se ha especializado en la construcción de repuestos de Ford de vehículos fabricados entre 1932 y 1948,

en lo referente a autos, y entre 1932 y 1966, en camionetas.- Su catálogo de productos tiene más de 400 páginas, y como dato anecdótico, él también es coleccionista y poseedor de varios vehículos históricos, dentro de los cuales cuenta con el Ford convertible modelo 1949 utilizado por el actor James Dean en el filme " Rebelde sin causa ", que fuera un gran éxito cinematográfico y el punto de partida de la carrera del malogrado actor.-

vehículos históricos

A su vez, en su sitio web : www.bobdrake.com (y en otros también), debe notarse que se sugiere al usuario adquirir vehículos históricos como alternativa más que válida a la inversión del dinero, pues sus valores históricos no cambian frente a momentos de incertidumbre financiera.- O sea, que tener el dinero invertido en un auto histórico es recomendado desde los E.E.U.U. para salvaguardar el capital de los inversores, sobre todo en esta época de gran crisis financiera a nivel mundial y que ha golpeado duramente, entre otros, al país del Norte ...

OPINIONES DE LA

Por último, y para tener una visión más completa del panorama del movimiento que generan los vehículos históricos, es bueno alejarse de los principales mercados del mundo y observar que sucede en otros lados.-

datos relevantes sobre

perforaciones en el

SITUACION EN AUSTRALIA :

nacional - El ha sido

Pongo como ejemplo el caso de Australia, país sin tradición automovilística marcada a nivel internacional, sin haberse sumado a la producción de vehículos desde el inicio de la popularización de los mismos, y con la problemática de hallarse sumamente alejada geográficamente de los grandes centros de producción mundial, lo que incide negativamente en los costos que deben afrontar los usuarios de vehículos históricos para importar sus vehículos y sus repuestos y toda la cadena de insumos que ya se ha detallado.-

Pues bien, según la Australian Historic Motoring Federation, y la Federation Veteran Classic Vehicles Clubs de Victoria, existen en la actualidad en ese país 110.000 miembros registrados en clubes de autos históricos (debe destacarse que ambos clubes son los de mayor trascendencia de Oceanía).-

Un simple cálculo nos muestra, entonces, que existen por lo menos 110.000 vehículos históricos en Australia (cifra ésta que es superior sin ninguna duda, puesto que es muy común que un propietario posea más de un vehículo antiguo en su colección particular).- También aquí, como en los dos casos anteriores que hemos estudiado, vemos que el poder adquisitivo de los coleccionistas es bastante importante, de acuerdo a las características generales de ese país, y puede ser otro mercado atractivo para nuestros fabricantes restauradores y/o reproductores de piezas de vehículos antiguos.-

OPINIONES DE LA PRENSA ESPECIALIZADA ARGENTINA :

Para entender qué opinan los periodistas argentinos especializados en la materia, podemos citar un par de artículos periodísticos emanados desde la única revista específica del sector, llamada " Autos de Época ".- Este medio periodístico se publica desde 1996 y su director, el Sr. Jorge Augé Bacqué, es poseedor de la palabra con más prestigio y autoridad dentro del mercado nacional.- El ha sabido interpretar como ninguno los pensamientos de los coleccionistas, y por ser él mismo un coleccionista de alto rango y a la vez un periodista de dilatada trayectoria, conoce y sabe perfectamente los pormenores y las dificultades por las que pasa el movimiento coleccionista de autos históricos.-

En su artículo editorial de la revista publicada en el mes de Julio de 2003, titulado " ¿ Será posible poner en marcha un poco de sentido común ? " , expresa su opinión el Director Augé Bacqué, y nos dice :

" Una frase muy común que hemos escuchado toda la vida nos asegura que " el sentido común es el menos común de los sentidos " y eso parecería aplicarse a muchas cuestiones que tienen que ver con esta actividad que nos une, con nuestra pasión, con nuestros más preciados placeres cuando de autos con historia o al menos con muchos años se habla.-

En estas reflexiones hay elementos que no por conocidos son menos importantes al advertir desde esta página normas y situaciones que escapan a la razonabilidad más elemental.- Y en especial hay tres asuntos que ya hemos tratado en esta Sección pero a la que debemos referirnos una vez más para al menos intentar que algún legislador dedique algunos minutos de su invaluable tiempo de gestión para intentar encontrar una solución.- "

.... Otra de las reflexiones que nos surgen en esta edición de Autos de Época y siempre en referencia a normas incoherentes en vigencia, es la que se refiere a la importación y exportación de automóviles clásicos.-

En materia de exportación de vehículos antiguos (clásicos, históricos o como se los quiera bautizar porque me niego a darles el simple nombre burocrático de " usados ") resulta que cualquier hijo de vecino puede enviar un auto al extranjero sin que ello obligue tributar al fisco por tal operación.-

La norma utilizada no considera al automóvil como un bien de interés para esa operatoria y sí menciona a las llamadas obras de arte tales como escultura, pinturas, etc. ... el automóvil puede ser una obra de arte.- No lo es, indudablemente, un auto de gran serie que se produjo en millones de unidades

pero sí lo es un auto que haya pertenecido a un gran personaje, que sea considerado un auto de carreras con " palmarés ", que haya sido conducido por uno de nuestros grandes pilotos, que sea una pieza única o escasa o que por su diseño o por la tecnología aplicada a su construcción le corresponda esa consideración.-

Este es un punto que la Ley debería contemplar perfectamente tal vez desligando la responsabilidad de tal determinación a las diversas fuentes que en nuestro país puedan laudar en este sentido.- Si bien muchos autos que se van del país no son obras de arte, forman parte del patrimonio histórico del país y en ese sentido hay abundante jurisprudencia internacional que puede ser de utilidad para imponer una nueva normativa.- Inglaterra y nuestro vecino Uruguay, por caso, tienen muy claro y bien definido la cuestión de la salida de autos clásicos de los respectivos países.-

En cambio, las normas vigentes permiten la importación de ese mismo tipo de auto que, a la inversa del caso anterior, viene a incrementar el patrimonio histórico pero quienes se atreven a ello deben hacer frente a grandes tributos y son condenados a no poder circular con ese auto pues el sistema les niega la tarjeta verde sin la cual ni se puede circular ni se puede sacar el seguro correspondiente.- Decíamos en ediciones pasadas que es lo mismo que si se permitiera la importación de radios usadas prohibiéndole al nuevo propietario local que las use o el ingreso de libros de segunda mano pero con la advertencia que estos no sean leídos en el país.-

Por un lado los legisladores decidieron castigar fiscalmente a quienes importan autos importantes, con historia y con pergaminos que llegan al país para integrarse al patrimonio histórico y por otro lado se permite que esa misma calidad de autos sean exportados a otros países sin ningún tipo de señalización

monetaria.- No estamos diciendo que hay que cortar la salida de esos autos aunque sí estamos diciendo que se debe poner en el mismo pie de igualdad a la situación inversa evitando el pago de altísimos derechos a quienes los importan.- Es claro que la legislación debe tener limitaciones como por caso que el auto que ingrese no podría ser transferido en un tiempo prudencial garantizando de esa manera la seriedad de esa importación y el desarrollo de un tráfico de autos clásicos con propósitos comerciales abusivos.-

Si no se solucionan estos problemas de legislación, se podría dar el caso de absurdo que un auto con historia sea exportado al exterior sin pagar ninguna carga tributaria y que deba pagar esa carga cuando otro comprador lo reingrese al país.-

Debemos reconocer que años atrás se abusó de la Ley que facilitaba la importación de vehículos usados con bajos aranceles pero ello no puede ser óbice para que se estudie con criterio una norma que beneficie el intercambio penalizando los abusos.-

Si esto no ocurre, aquel viejo adagio sobre el sentido común tendrá más vigencia que nunca.- Y sería una lástima que ello sucediera si es posible, apenas con algunas decisiones sencillas y coherentes ... que los buenos autos que se importen no sufran la carga tributaria que hoy tienen.- “

A su vez, sobre el tema vuelve el periodista, en su editorial de la revista del mes siguiente a la anteriormente reproducida, donde se continúa con la polémica, y bajo el título “ La Comunidad Europea lo promueve. Nosotros lo combatimos.- “ nos dice :

“ En nuestra edición anterior nos referíamos a algunos temas que traban de

manera inaudita la actividad de los autos históricos y sport en la Argentina ya sea a través de la imposibilidad de patentar réplicas o recreaciones de autos sport o de carrera construidos en el país o de la negativa de parte de las autoridades correspondientes de entregar la cédula verde libre de restricciones a los automóviles originales importados bajo el régimen de los autos clásicos o históricos a lo que ahora se agrego la insólita prohibición de importar neumáticos para autos clásicos de medidas y formatos que no se producen en el país y que son necesarios (... imprescindibles) para que muchísimos viejos y buenos autos puedan rodar.-

Estas cuestiones plantean una situación enojosa como si se hubiese desatado y sin declararla francamente, una suerte de guerra a la actividad histórica.- Las tres limitaciones han sido relativamente coincidentes en cuanto a su aplicación con lo cual se logró la paralización de los pequeños constructores y restauradores artesanales argentinos reconocidos en todo el mundo por la excelencia y calidad de su trabajo, se desalentó la incorporación de nuevos autos históricos al patrimonio cultural que reemplazan a aquellos que la misma burocracia aunque de otro signo político, permitió que se exportaran logrando que muchos autos de gran valor histórico estén hoy sobre caballetes porque alguien decidió prohibir (... o al menos dificultar, trabar, y complicar) la importación de cubiertas que le son indispensables.-

Es interesante para el análisis de quienes deberán resolver sobre estas cuestiones traer a estas páginas el estudio realizado por la Federación Internacional de Vehículos Antiguos (FIVA) adherida a la estructura de la Federación Internacional del Automóvil, sobre el significado socio económico que tiene la práctica del automovilismo histórico en el territorio de la Comunidad Económica Europea.- Por si hace falta una referencia local, Autos

de Época realizó un relevamiento específico con las mismas bases en la actividad local en algunos ítems que tuvo en cuenta la FIVA.- Es de hacer notar que el estudio de la FIVA se llevó a cabo con el apoyo de las fábricas terminales de automóviles Audi, Mercedes Benz, Volkswagen, Opel, Mini y BMW, con la asistencia de la Universidad de Brighton y de la empresa de software Coreware.-

El estudio se inicia determinando que la actividad económica anual del automovilismo alcanza a los 16 mil millones de euros, 3 mil de los cuales se circunscriben a la exportación e importación de vehículos históricos, partes y accesorios tanto dentro de la CEE como hacia mercados tales como Estados Unidos, Japón, China y Corea.-

Continúa el estudio demostrando que el 29 % de los autos históricos de la Comunidad y que tienen un valor promedio superior a los 15.000 euros reciben una inversión anual en materia de reparaciones, restauraciones, mantenimiento, seguros, nafta, accesorios, aceites, garage, etc. ... de 5.000 euros por auto que deben ser multiplicados por los 1.950.000 autos clásicos registrados sin contar los 400.000 que se encuentran en estado de restauración.- Existen en Europa 9.000 empresas chicas y medianas vinculadas con la provisión o fabricación de elementos y repuestos y a la provisión de servicios especializados.- Continúa el estudio revelando que anualmente se realizan transacciones de compra y venta de automóviles y motocicletas clásicas entre particulares por 760 millones de euros incluyendo en este movimiento las ventas por avisos clasificados escritos y en Internet, ventas en agencias y remates en casas especializadas.-

La estadística profundiza en decenas de ítems pero nos hemos detenido especialmente en uno en el que podemos sacar comparación para que

tengamos en cuenta el grado de importancia que tiene nuestra actividad en la actualidad.- En todos los países de Europa, los propietarios de autos históricos consumen en viajes, rallys y salidas, 2.680.000 "noches" de alojamiento.- en nuestro país sumando solamente las dos carreras más importantes del año como son las Mil Millas Sport Argentina del CAS y el Gran Premio YPF Argentino del ACA nos encontraremos que entre ambas carreras se consumen 7.400 "camas" en apenas 14 días sumadas ambas carreras y en ellas se produce un gasto en las zonas donde se corren las MM y el GP que llega a los setecientos mil dólares que trepan a 1.550.000 dólares si se le agrega el pago de esas "noches" de alojamiento.- Se quiera o no lo nuestro es una contribución importante a la economía nacional si se tiene en cuenta, además, que en el año se disputan más de mil pruebas históricas en todo el país que aportan lo suyo para que ciudades y pueblos de todo el territorio nacional reciban esa contribución que provee el automovilismo histórico.-

Europa no sólo no desprecia la actividad del automovilismo histórico sino que a través de los organismos correspondientes la promueve porque la considera una de las tantas fuentes de empleo y de riqueza de las que se nutre la exigente Comunidad.- Nosotros, en cambio, la combatimos, seguramente sin proponérselo pero también sin pensar en los daños que estas complicaciones causan a una actividad tan importante.- No debemos aplicar a esto que describimos la tan desarrollada costumbre argentina de pensar en un "complot" contra la actividad.- Es, simple y llanamente, un desatino de funcionarios ignorantes que no se detienen a reflexionar dos minutos sobre los alcances de las medidas tomadas.- Pero va siendo hora ya que este bendito país (... mi bendito país) sea conducido por gente que piensa un poco más allá de los intereses políticos.- "

Queda sumamente claro el pensamiento del Sr. Augé Bacqué, que resulta ser la voz de un sinnúmero de coleccionistas de nuestro país ...

El tercer artículo que citamos de este prestigioso periodista ha sido publicado en la revista Autos de Época del mes de Septiembre del mismo año y lleva como título " Facilitemos la repatriación de autos históricos ".-

En su artículo Jorge Augé Bacqué nos cuenta que " la República Argentina guarda para sí el orgullo de haber sido el país de América Latina que más y mejores autos importantes tuvo, ya fuesen éstos de carrera, de serie o de lujo.- Hace tiempo ya y en el Salón de Paris, nos encontramos con el legendario periodista y corredor belga Paul Frère y él, al saber de nuestra nacionalidad nos dijo una frase que aún la llevo conmigo como un recuerdo de los buenos tiempos : " Ah, Argentina ... qué autos maravillosos de carrera que había en ese país ... me maravillé las veces que estuve allí de la cantidad de Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Delage y Bugatti que me contaban que había habido y otros que alcancé a ver ... ".-

De aquella reflexión de Frère a nuestros días muchos años han pasado y hoy traigo a colación esta conversación en la Porte de Versailles a raíz de las dificultades que se le plantean a los entusiastas que quieren recuperar aquel parque increíble de buenos autos que inundó nuestro país en tiempos en que eso era una cuestión natural y no solo en el ámbito de los automóviles sino en la pintura, la escultura y otras artes.-

Durante muchos años, la Argentina sufrió la increíble sangría de aquellos grandes autos que tomaron el camino de Estados Unidos, Japón o Europa.-

Muy pocos poseedores de aquellos autos que asombraron a Frère aguantaron

el embate exportador y conservaron los ejemplares que tenían.- Es lógico que la exportación hacia otros mercados hubiese ocurrido desde el momento en que los autos que en nuestro país apenas tenían el valor que le daba el entusiasta y romántico propietario, en el resto del mundo se comenzaban a cotizar en alza hasta alcanzar precios increíbles.- Para colmo, el mercado local de ese tipo de autos no existía por lo que las ventas debían, necesariamente, tomar otros rumbos definidos por la globalización incipiente de aquellos días.-

La cuestión ha tomado actualidad ya que muchos argentinos iniciaron de diez años a esta parte un camino inverso que tendió a la precomposición de aquel espectacular parque de buenos autos que supimos conseguir y que – quieran los burócratas o no – forman parte de una historia a la que los argentinos somos afectos a olvidar o a deformar.-

Muchos de aquellos autos volvieron a la Argentina de la mano de otras personas tan entusiastas y románticas como sus primitivos dueños.- Sin embargo, las normas y las reglamentaciones implementadas por escribientes sin conocimiento del tema dificulta de una manera increíble la repatriación de aquellos autos que Vivieron aquí, como bien decía Enrique Sánchez Ortega.-

Las dificultades que se plantean a quienes quieren traer buenos autos desde el exterior, en muchos casos los mismos que alguna vez tomaron el camino inverso, son infinitas porque no hay personas entre los que deciden este tipo de reglas que hayan tomado conciencia de lo que ha significado el automóvil en la cultura y en la historia de los argentinos.-

Si usted quiere puede exportar una auto histórico sin demasiados problemas, ahora si usted quiere traer uno de esos autos se encontrará con los inconvenientes mas increíbles en materia de impuestos, categorización y

condiciones para circular o mejor dicho para " no circular "- Actualmente, si usted importa un auto con historia, el Estado le negará que usted sea poseedor de una tarjeta verde con lo que el auto debe guardarse celosamente, no podrá sacar su trompa y menos hacer rodar sus neumáticos por calles y avenidas.-

Entonces nos preguntamos ... ¿ Para qué sirve un auto histórico si no se lo puede exhibir para lo que ha sido creado ? ¿Cuál es la razón de esa restricción ?

Conozco perfectamente la respuesta que los funcionarios darán : " Cuando se podía importar autos clásicos sin tantas restricciones, se nos colaron camiones de 22 años de antigüedad que se revendían por decenas y también hubo comerciantes que importaron Porsche 911 por decenas para revender cuando la idea fue facilitar a quienes estuvieran capacitados a reestructurar el parque histórico desaparecido "- Y es cierto, pero también es verdad que esas actitudes no fueron propias de los entusiastas coleccionistas o propietarios a los que me refiero habiendo sido el origen de esas cuestiones poco concebibles la mala reglamentación y una peor supervisión que permitió esas operaciones.- La " manga ancha " en esos casos no debe imputárseles a quienes quisieron operar dentro de la Ley sino a quienes se propusieron esquivarla y, sobre todo, a quienes crearon la norma que se refería a " automotores " en general y no a " automóviles " que hubiera sido la palabra correcta.- Por automotores pasaron los camiones Kenwoth, Case y otros que terminaron sus días trabajando como tractores de acoplados y los famosos Porsche provenientes de los Estados Unidos ingresaron porque nadie llevaba un registro en el que estas operaciones surgieron por sí solas.-

Es urgente que se defina una norma que permita considerar una Bugatti, una Maserati, un Alfa Romeo o un Peugeot como una pieza de arte similar a un Modigliani, a un Matisse o a un Rembrandt porque, al fin y al cabo, los autos forman parte de lo que en el resto del mundo se denomina "obra de arte".- Y si estos autos, además, no pueden circular seremos muchos los que nos privaremos de ver el automóvil haciendo la tarea para la que fue concebido hace dos siglos "-

NUESTRA OPINION :

Los datos relevados de la encuesta nacional muestran que el movimiento de autos históricos en la Argentina es un fenómeno de gran magnitud, con amplias potencialidades de expansión.- Tiene antecedentes institucionales, como los clubes, pero muchos amantes del hobby (casi la mitad, según la encuesta) no pertenece a un club, por ende, no manifiesta su actividad de manera institucional.- No por ello son menos importantes y lo que demuestra es que el movimiento constituye un fenómeno de bases sociales amplias, que incluye a personas de extracciones sociales, culturales y económicas diversas.-

Salvando las distancias en cuanto a fortaleza económica e institucional entre los mercados centrales (Unión Europea, Estados Unidos de Norteamérica, Australia, Japón), las prácticas a nivel local no distan demasiado a las observadas en el Viejo Continente.- Los datos nos muestran que el movimiento de vehículos antiguos en Argentina es una actividad febril, con gran cantidad de entusiastas, que desarrollan una activa vida social y fuertes vínculos con

diferentes sectores económicos.- Que además tiene grandes potencialidades, y por las condiciones imperantes en Argentina – tradición automovilística, costos y calificación de la mano de obra – permite afirmar, con certeza, que existen ventajas competitivas de la Argentina en este tipo de producción nacional.-

La señal más alentadora es que ya existe un grupo de empresas (si bien minoritario) que exporta piezas a la Unión Europea y a los Estados Unidos de Norteamérica, sin ningún tipo de asistencia estatal.-

En la literatura del desarrollo económico se sostiene que la prosperidad de una sociedad no es el resultado de un proceso espontáneo sino de instituciones bien diseñadas que apuntan a explotar las potencialidades productivas de un país.- Como vemos aquí, no sólo existen los indicios de que la producción vinculada al coleccionismo hace un aporte importante a la generación de valor agregado y empleo a la industria y a la economía nacional, sino que tiene amplios márgenes de expansión, si se toman en cuenta las recomendaciones que aquí se efectúan.- Es clave generar las condiciones propicias para facilitar y promover su desarrollo, y proteger, mediante medidas aduaneras, a la actividad.-

Mientras más se promueva y se logre expandir la actividad del coleccionismo de autos del pasado, mayor será el mercado interno para talleres, hoteles, casas de comidas y todos los negocios que surten a la actividad (accesorios, entretenimientos, elementos culturales, etc.) esparcidos por todo el país.- Si se fortalece este mercado, la Argentina aumentará sus chances de competir en el mercado internacional del coleccionismo.- Las evidencias anecdóticas sugieren que en Argentina los vaivenes de la política comercial externa que se

produjeron desde 1950 promovieron el desarrollo de los oficios y los conocimientos de la restauración y reproducción de accesorios y repuestos, dado que a cada período de apertura le seguía un periodo de restricciones a las importaciones de autos y componentes, que obligaba a tener que improvisar en la reparación de los vehículos.-

Estos talleres son pequeños establecimientos dispersos por todo el país que constituyen una red de "pequeños innovadores".- En los últimos años, varios de esos talleres se dedicaron a la reproducción en serie de piezas originales.- Complejizaron un proceso productivo, pasando de ser pequeños talleres dedicados a la reparación casi artesanal, a demanda, de tipo individual, a fábricas que reproducen piezas a escala.- Es así como se convirtieron en fábricas de reproducciones de autos de colección.- Según el estudio, en Argentina se cuenta con una veintena de establecimientos de alto valor agregado que se dedican a la reproducción en serie de piezas de autos históricos y seis fábricas que reproducen autos de colección completos.-

Es decir, la reproducción de un auto histórico puramente argentino.-

El hecho que en los eventos internacionales participen autos argentinos alienta al coleccionismo local, lo que alimenta las actividades de reparación y mantenimiento, lo que a su vez acrecienta los eventos locales, y todo ello lleva a una mayor especialización a los talleres de reconstrucción y restauración.-

Este universo de pequeños talleres exitosos hace que los demás talleres del ramo deseen tener un nivel de ingresos similar al de ellos, emulando su historia.-

Una de las grandes preocupaciones en prácticamente todos los países en desarrollo es encontrar las modalidades de inserción que les permitan desenvolverse con éxito en el mundo globalizado.- Las aspiraciones sociales miran hacia una integración internacional basada en la producción de bienes y servicios con alto valor agregado que generen altos salarios.- Esto es posible, pero para ello se requieren estrategias.-

Las comparaciones internacionales brindan evidencias muy ilustrativas.- El surgimiento de China con su alta competitividad basada en costos laborales extremadamente bajos (según datos de la Organisation Internationale des Constructeurs d' Automobiles – O.I.C.A., en el año 2007 en China se construyeron 8,9 millones de automóviles, colocándose en el tercer lugar mundial, solamente luego de Japón (con una construcción de 11,5 millones de autos) y EEUU (con 10,8 millones de autos), y con una marcada tendencia a superar a sus dos competidores en los próximos años), genera temor en el mundo entero.- Pero, en contra de esas percepciones negativas, lo cierto es que los costos laborales muy bajos de una potencia de la magnitud de China no han eliminado la capacidad competitiva de los países más desarrollados (Alemania produce muchos menos autos que los países antes señalados - en el año 2007, construyó un total aproximado a los 6 millones de unidades, según el estudio antes señalado -, pero basa su producción en la alta calidad y sofisticación de sus productos, lo que sumado a su prestigio de confiabilidad y seriedad ganado a través del tiempo, lo llevan a mantener un mercado de clientes muy exigentes estables en el tiempo).-

Con costos laborales mucho más altos que los chinos, aún hoy en día Europa, Estados Unidos de Norteamérica y Japón siguen siendo muy competitivos.- El éxito de estos países se basa en una alta densidad de capital y tecnología

aplicadas a la producción de bienes complejos y sofisticados.- Esta especialización les permite producir alta calidad (el caso paradigmático aquí es Alemania, como ya hemos dicho), a costos más bajos pagando salarios más altos.- Esto indica, entonces, que se debe tener habilidad para instrumentar estrategias que apunten a explotar las ventajas de un país.-

En nuestro caso, la estrategia de competitividad debería tener en cuenta :

- mercado interno relativamente pequeño,
- menor densidad de capital y tecnología que los países desarrollados,
- y mano de obra mejor preparada y calificada que en China.-

Bajo estas condiciones, ramas de producción con niveles de sofisticación intermedio y pequeña escala están entre los " nichos " que mejor se adaptan a las condiciones imperantes en el país.-

La mayoría de los procesos productivos vinculados con el coleccionismo de autos históricos tienen esta característica.- Son procesos de complejidad intermedia, no necesitan alta densidad de capital y tecnología, operan a pequeñas escalas y demandan destrezas que se adaptan mucho mejor a las cualidades de la fuerza laboral argentina.-

En esto opera también :

- la vasta tradición automovilística de nuestro país, que incluye logros internacionales importantes, pilotos como Fangio, Froilán González, y autos como los Torinos que compitieron con tanto éxito en el circuito de Nürburgring, Alemania, reconocidos en el mundo,
- un desarrollo temprano de la industria automotriz nacional,

- capacidades técnicas e ingenieriles destacadas, heredadas del pasado inmigrante de origen europeo.-

En la definición de una agenda de políticas que apunten a promover la integración de la Argentina en el comercio internacional, tomando como base las exportaciones de alto valor agregado, el coleccionismo debería ser considerado como un sector de amplia potencialidad.- La restauración y la reproducción de autos históricos conforman un sector donde aparecen demandas concretas en términos de políticas que faciliten y promuevan su desarrollo.-

Aquí surge la necesidad de eliminar distorsiones que producen las regulaciones laborales e impositivas demasiado rigurosas, el limitado acceso al crédito, la falta de apoyo para la incorporación de tecnología.- Pero también (y aquí es lo mas importante) en las dificultades para importar vehículos usados y la facilidad existente para exportarlos, vehículos que reúnen las características históricas y que son la materia principal del sector.- La eliminación (o la moderación) de estas trabas impositivas y regulatorias es una estrategia necesaria para profundizar la inserción en los mercados internacionales del movimiento de los autos históricos de la Argentina.-

Seguidamente, procederé a adentrarme en los aspectos aduaneros de la problemática, esto es, la normativa aduanera relativa a la importación y a la exportación de vehículos antiguos e históricos.-

ASPECTOS ADUANEROS DE LA CUESTION :

IMPORTACION DE VEHICULOS HISTORICOS :

Las normas que son analizadas seguidamente son las que tratan sobre la problemática de la importación de vehículos históricos en el territorio de la República Argentina.-

Un primer acercamiento a la cuestión, que tuvo fuertes regulaciones hace un par de décadas, lo constituye la Resolución A.N.A. nro. 1568/92, que en su capítulo I – Inscripción inicial, Sección 14ª, artículo 1ero., trata “ sobre los automotores importados por ciudadanos argentinos con una residencia en el exterior no menor a un (1) año y que regresen a residir definitivamente en nuestro país; por funcionarios pertenecientes al Servicio Exterior de la Nación, comprendidos en la Ley nro. 20.957 y por funcionarios argentinos en misión oficial en el exterior, que regresen al país en ocasión de su traslado o al término de la misión, siempre que hubieren permanecido en el exterior por un lapso no inferior a un (1) año, no podrán ser transferidos por el lapso de un año a contar desde la fecha de su nacionalización.- Esta circunstancia se hará constar en el Título del Automotor y en la Hoja del Registro, indicándose allí la fecha en que se cumple el mencionado plazo (día, mes, año) “.-

También aclara que “ en estos supuestos el único autorizado a conducir es el comprador declarado en despacho, debiendo asentarse en la Cédula de Identificación a continuación del nombre y apellido del titular la siguiente leyenda : único autorizado a conducir “.-

A su vez, en el artículo 2do., señala que " los automotores importados por ciudadanos extranjeros que obtengan su derecho de radicación en el país, cuyo ingreso se opere por aplicación de esta resolución, no podrán ser transferidos por el lapso de un año, a contar desde la fecha de su nacionalización " y tiene los mismos requisitos que constan en el artículo 1ro. in fine para la debida constancia en el Título del Automotor y en la Hoja del Registro, como así también con respecto a las restricciones al manejo del vehículo solamente por quien se halla autorizado a tal fin.-

En el artículo 3ro., en cambio, vemos que la imposibilidad de efectuar la transferencia se amplía a un plazo de dos años, y además se especifica que no podrán ser gravados, siempre y cuando los automotores sean importados por ciudadanos extranjeros que obtengan su derecho de radicación en el país y cuyo ingreso se opere al amparo de los Decretos nros. 1434/87 y 1023/94, con los mismos requerimientos en cuanto a la constancia de dicha circunstancia en el Título del Automotor y en la Hoja del Registro, pero sin la obligatoriedad de que el vehículo deba ser conducido solamente por un solo autorizado.-

Pero el análisis de esta norma constituye únicamente una leve aproximación al sentido de este trabajo, ya que nada dice sobre si los vehículos a ser ingresados en nuestro país son históricos o no.-

Sin embargo, varios de sus postulados son tenidos en cuenta para la legislación que posteriormente se dictaría, ya en lo referido especialmente a los vehículos históricos extranjeros y que son introducidos a nuestro país.-

Antes de continuar con el análisis de estas cuestiones, se hace absolutamente necesario, llegado a este punto de avance, reflexionar sobre los alcances de la Ley de Tránsito, Ley nro. 24.449, en lo referido al tema central que nos ocupa.-

Este cuerpo legal trata la cuestión en su artículo 63, bajo el título de “**Franquicias especiales**”, y nos dice que “**los siguientes beneficiarios gozarán de las franquicias que la reglamentación les otorga a cada uno, en virtud de sus necesidades, en cuyo caso deben llevar adelante y atrás del vehículo que utilicen, en forma visible, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la placa correspondiente ... d) los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para los vehículos, pueden solicitar a la autoridad local, las franquicias que los exceptúe de ciertos requisitos para circular en los lugares, ocasiones y lapsos determinados.-**”

Este artículo será objeto de proposición de reforma, tal como manifestare más adelante, a lo largo de este trabajo.-

Nuestra Ley de Tránsito, nro. 24.449, ha sido reglamentada por el Decreto 779/95, y específicamente en lo referido al artículo 63 (franquicias especiales), nos señala: “**... el derecho de uso de la franquicia especial implica la exención de una obligación en virtud del cumplimiento de una función o servicio destinado al bien común; la franquicia es de carácter excepcional y debe ser ejercida conforme los fines tenidos en la mira al reconocerla.- El derecho habilita exclusivamente la circulación en áreas de acceso prohibido o restringido y el estacionamiento en lugares no habilitados, cuando el desempeño de la función o el servicio lo requieran, y no autoriza al incumplimiento de la normativa general de tránsito.- El reconocimiento u otorgamiento de las franquicias, corresponde a la máxima autoridad del tránsito en cada jurisdicción, luego de acreditados los requisitos correspondientes.- Se establecerán sendos distintivos uniformes para las franquicias de estacionamiento, de circulación y para cada una de las situaciones siguientes :**

... (y a continuación se nominan las situaciones descriptas al principio de este análisis normativo, por la Resolución A.N.A 1568/92, en los primeros tres incisos)

d.1 : Automotores Antiguos de Colección :

d.1.1 : Comprende a los vehículos inscriptos en el Registro de Automotores Clásicos, cuya instrumentación quedará a cargo de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios, la que queda facultada, a esos fines, para celebrar convenios con la o las entidades dedicadas a la promoción y desarrollo de esta actividad, que a juicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese cometido.-

d.1.2 : el Registro de Automotores Clásicos, sin perjuicio de otras funciones que se le asignen, deberá :

d.1.2.1. : Calificar a los automotores como clásicos, teniendo en cuenta para ello que por sus características o antecedentes históricos constituyan una reserva para la defensa y el mantenimiento del patrimonio cultural de la Nación, y tengan como mínimo treinta (30) años de antigüedad.-

d.1.2.2. : Otorgar una " Constancia de Origen y Titularidad " la que deberá presentarse para la inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.-

d.1.2.3. : Entregar un distintivo que identifique al vehículo como incorporado al Registro de Automotores Clásicos.-

d.1.2.4 : Realizar una Revisión Técnica Obligatoria Especial mediante la cual deberá certificarse que el vehículo mantiene las características y condiciones originales de fabricación y se encuentra en funcionamiento. Esta revisión tendrá una vigencia de TRES (3) años.-

d.1.3. : Bajo las condiciones precedentes se podrá solicitar a la autoridad local el otorgamiento de las franquicias que los exceptúe del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Otorgada la franquicia, deberán circular con la documentación prevista en los incisos a) b) y d) del artículo 40 de la ley 24.449, el distintivo otorgado por el Registro de Automotores Clásicos a la vista y a una velocidad precautoria no superior a los CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 km/h).- “

Como observamos, este Decreto reglamenta a la Ley de Tránsito, y se observa que ha tenido en cuenta, al menos en forma parcial, los requerimientos del sector especializado en la cuestión, que ha levantado su voz en pos de cambios que lleven a la mejora de la actividad.- Si bien incorpora figuras muy importantes (tal como el Registro de Automotores Clásicos y sus funciones específicas), de todos modos será objeto de una proposición de reforma a mi criterio, que más adelante desarrollaré con mayor amplitud.-

A su vez, el Decreto 110/99 reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito realiza una serie de modificaciones al Régimen Automotriz vigente, y si bien, según sus Considerandos, indica que “ ... el Régimen Automotriz vigente en la República Argentina requiere de una mayor coordinación de los aspectos reglamentarios dirigidos a la industria terminal ... “ en su artículo 7mo. involucra a los automotores históricos, y reglamenta que “ ... los vehículos automotores usados no podrán ser nacionalizados, con la excepción de los siguientes casos : ...e) Vehículos automotores denominados “ modelo de colección “ y/o que revisten interés histórico, cuya antigüedad sea superior a los TREINTA (30) años y su valor FOB no sea inferior a los DOCE MIL DOLARES ESTADOUNIDENSES (u\$s 12.000.-).-

Deseo destacar que también sobre este punto es factible proponer una reforma en pos de la mejora de la actividad, la cual daré a conocer en su oportunidad.-

Posteriormente, el presente inciso será reglamentado por la Autoridad de Aplicación, mediante el dictado de las normas correspondientes, teniendo particularmente en cuenta lo establecido por el artículo 63 del Decreto nro. 779 de fecha 20 de Noviembre de 1995, reglamentario de la Ley nro. 24.449.- “.-

A tal fin, se dicta una nueva reglamentación para la importación de los vehículos usados.- El Decreto 597/99, en sus Considerandos, señala que “ se hace necesario modificar la legislación vigente en materia de importación de vehículos usados a los efectos de contemplar la importación de vehículos o modelos de colección o de interés histórico ... que la legislación en materia de importación de vehículos o modelos de colección o de interés histórico debe contemplar lo dispuesto, sobre el particular, en la Ley nro. 24.449 (Ley de Tránsito y Seguridad Vial) y su Decreto Reglamentario nro. 779 de fecha 20 de Noviembre de 1995 ... “; y finalmente, en su parte dispositiva, indica que se sustituye el artículo 7mo. del Decreto nro. 110 de fecha 15 de Febrero de 1999 por el siguiente texto : “ Artículo 7mo. : Los vehículos automotores usados no podrán ser nacionalizados, con la excepción de los siguientes casos : ... e) Vehículos automotores denominados “ modelo de colección “ y/o que revisten interés histórico, cuya antigüedad sea superior a los TREINTA (30) años y su valor FOB no sea inferior a los DOCE MIL DOLARES ESTADOUNIDENSES (U\$S 12.000.-).- El presente inciso debe ser reglamentado por la Autoridad de Aplicación, mediante el dictado de las normas correspondientes, teniendo particularmente en cuenta lo establecido en el artículo 63 del Decreto nro. 779 de fecha 20 de Noviembre de 1995, reglamentario de la Ley nro. 24.449 “.-

En realidad, la modificación que implementa el Decreto 597/99 no alcanza de modo alguno a las disposiciones referidas a los vehículos históricos, y se refiere más que nada a otros particulares del artículo, que no tienen que ver con los vehículos históricos, sino más bien con los postulados de la primigenia Resolución A.N.A. 1568/92, y deja todo tal cual como estaba, pese a la declarada necesidad de modificación de la legislación vigente en la materia que lleva a cabo en los Considerandos del mismo.-

Sí, en cambio, aporta modificaciones sustanciales a la materia en estudio la Resolución nro. 694/99 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería, que aprueba el certificado a presentar para la importación de vehículos antiguos, de acuerdo a lo establecido por el Decreto nro. 597/99 y anteriores, en su posición de Autoridad de Aplicación en la materia.-

Por ello, en su artículo 1ero. nos dice " ... Créase el certificado para la importación de vehículos antiguos de colección, conforme el detalle obrante en UNA (1) planilla que como Anexo I forma parte integrante de la presente, a los efectos de autorizar a la importación de vehículos antiguos de colección, de acuerdo a lo establecido en el inciso e) del artículo 7mo. del Decreto nro. 110/99 sustituido por el Decreto nro. 597/99.- "-

En el artículo 2do. reza que " el certificado para la importación de vehículos antiguos de colección será gestionado en el ámbito de la Dirección Nacional de Industria, la que quedará facultada para disponer en lo referente al mencionado trámite "-

Por lo menos, hasta aquí, las reformas introducidas por esta Resolución arrojan un poco más de luz sobre la metodología a utilizar en estos casos; en los

artículos que siguen, veremos que esta Resolución sigue con esta misma tesis.-

En su artículo 3ro. la Resolución indica el procedimiento que deben cumplimentar quienes están interesados en importar un vehículo de colección.- Dice textualmente : “ Los interesados deberán presentar las solicitudes que deberán contener sus datos personales ya se trate de personas físicas o jurídicas, fotocopia del documento de identidad y constancia de C.U.I.T..- Además, y a los efectos de la consulta que se refiere el artículo 4to., todos los antecedentes y datos identificatorios relativos al vehículo, su procedencia y la finalidad perseguida en su importación.- Para esto último, podrá valerse de cualquier medio que permita describir con la mayor precisión posible el vehículo a importar.- “

En el artículo 4to. la mencionada Resolución señala que “ Previo a la extensión del certificado de importación de vehículos antiguos de colección, la Dirección Nacional de Industria remitirá en consulta el expediente a la Dirección Nacional de los REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS dependiente del MINISTERIO DE JUSTICIA, a los efectos que esa Dependencia califique al vehículo como clásico, conforme lo establecido en el artículo 63 de la reglamentación general de la Ley nro. 24.449 aprobada por el Decreto Nro. 779/95 “.-

En el siguiente artículo, el 5to., la Resolución se expide sobre el certificado de importación y su validez temporal, y sobre el lugar donde deben hallarse los vehículos al finalizar los plazos propuestos.- Textualmente dice “ La SUBSECRETARIA DE INDUSTRIA emitirá el respectivo certificado de

importación de vehículos antiguos de colección que tendrá una vigencia de UN (1) año a partir de su fecha de emisión. Transcurrido el plazo de vigencia, los vehículos deberán encontrarse en zona primaria aduanera y con el pedido de despacho a plaza presentado, caducando los derechos que sobre los mencionados certificados poseen los titulares respectivos.- “

En el artículo 6to la Resolución se expide sobre la sujeción al Régimen de comprobación de destino, diciendo “ Los vehículos nacionalizados en virtud de la presente resolución quedarán sujetos al Régimen de comprobación de destino por parte de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS por el término de DOS (2) años, quedando prohibido en dicho lapso su enajenación a título gratuito u oneroso “.-

Por último, el artículo 7mo. indica que “ La presente Resolución comenzará a regir a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial “.-

PROYECTO DE LEY Y PROPUESTA DE F.A.C.A.H., PRESENTADAS A LA FECHA

Hallando su fundamento en las razones expresadas a lo largo de este trabajo, y observando la realidad de los hechos de lo que sucede en nuestro país con la importación y exportación de los vehículos históricos, describo, a continuación, las propuestas modificatorias presentadas hasta la fecha.-

Algunas de ellas han sido presentadas como proyecto de ley, pero aún no se ha podido hacer lugar a las necesidades que expresan los amantes del sector,

quienes constituyen la más fiel voz a ser oída debido a su experiencia y su diario trajinar en estas lides.-

Como se puede observar en el Régimen automotriz vigente, la importación de autos usados está prohibida para los particulares, salvo en los casos en que sea un argentino residente en el exterior por más de un año y que regrese al país a residir permanentemente, o por autos de colección con más de treinta años de antigüedad, pero con la traba que los mismos no pueden ser patentados, lo que equivale a dejarlos arrumbados en un garage (en el mejor de los casos) sin darle el destino para el que fueron construídos : el de circular y estar en movimiento.-

En la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, la diputada Zulma Daher ha presentado, en el Orden del Día nro. 1551 de las Sesiones de Prórroga de 2006, un proyecto de ley para modificar el art. 63 de la Ley 24.449, sobre franquicias especiales, con el siguiente texto :

" Artículo 1ero. : - Incorpórase como inciso d.1) e inciso d.2) sobre franquicias especiales en el artículo 63 de la ley 24.449 por los siguientes :

d.1) : Exceptúanse de la licencia de configuración de modelo (LCM) a todo auto histórico de colección que sea mayor de 30 años y se importe a la Argentina;

d.2) : Patentamiento de autos, ensamblados fuera de terminales : para reproducciones auténticas de autos de colección históricos o que revisten carácter histórico, o réplicas de los mismos con mecánica 0 kilómetro, previa homologación técnica.-

Artículo 2do. : - Incorpórase como artículo 63 bis de la ley 24.449 el siguiente :

Artículo 63 bis : Autorízase la libre circulación de autos de colección históricos, previa revisada técnica vehicular.-

Artículo 3ro. : - Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

Sala de la comisión, 31 de Octubre de 2006 “.-

Cabe destacar que la Sala de la Comisión de Transportes que ha elevado este dictamen que constituye un proyecto de ley está conformada por los diputados Zulema B. Daher, en su calidad de Presidente, y los diputados Alfredo C. Fernández, Alejandro M. Nieva, Juan C. Bonacorsi, Elda S. Agüero, Marcela V. Bianchi Silvestre, Fortunato R. Cambareri, Carlos A. Caserio, Hugo O. Cuevas, Omar B. De Marchi, Lucía Garín de Tula, Alberto Herrera, Ricardo J. Jano, Araceli Mendez de Ferreyra, Diego H. Sartori y José R. Unac.-

Considero que el proyecto de ley es muy bueno y viene a paliar una necesidad que se ha manifestado reiteradamente en los aspectos reales y palpables de todos los días.-

Haciendo míos los argumentos del Ingeniero Andrés Butta, destacado productor y fabricante de autos antiguos, réplicas y ahora también de aviones biplanos sobre diseños originales argentinos de principios de siglo XX, “ si consideramos autos clásicos a todo vehículo autopropulsado con más de 30 años la ley actual por supuesto no se cumple y sobre todo no tienen inconveniente los autos que están en el país anteriormente a la sanción de la ley pues poseen la cédula verde correspondiente “.-

Es decir, se estaría discriminando a un vehículo producido, por ejemplo, en 1960, que hubiera ingresado antes de 1999 a nuestro país, que posee cédula verde y en los hechos reales circula por nuestras calles y rutas, a otro igual,

mismo modelo y año, que hubiese ingresado después de 1999, pues no le es otorgada la cédula verde (esto es lo que le sucede en realidad cuando el propietario del vehículo se presenta a patentar su vehículo histórico recién adquirido en el exterior) y por ello debe quedar inmovilizado e imposibilitado de circular.-

Y además también se configura otro hecho inédito : volviendo al mismo ejemplo hipotético recién planteado, un vehículo modelo 1960 que fuera importado a la Argentina antes de 1999, puede circular libremente y además, si su mecánica se lo permite, hacerlo hasta el límite máximo de 130 km/h en las autopistas.- En cambio, el propietario de un vehículo igual, aún cuando pudiese obtener la tan ansiada franquicia y a igualdad de sistema mecánico, tiene que mirar pasar al otro pues no puede superar los cincuenta kilómetros por hora ... y un tercer propietario de otro vehículo igual, pero que no puede obtener la franquicia de ningún modo (esto es el común de los casos) tiene que mirar pasar a los otros dos desde la puerta de su garage ...

Hoy en día, la realidad marca que el propietario de un vehículo antiguo comprado en cualquier país del mundo y que quiere ingresarlo en Argentina debe abonar los derechos correspondientes, esperar el trámite de papeleo que en promedio dura unos 10 meses y luego debe guardar su vehículo porque no le otorgan la cédula verde que le permite transitar libremente.- Ante esta perspectiva, es lógico que las personas que poseen la capacidad económica de ingresar un automotor de estas características a nuestro país desistan de hacerlo.-

Según la información brindada por el Ingeniero Andrés Butta, la Comisión de Transporte, en su conformación del año 2006, recibió una carta del

representante de la FIVA (Federación Internacional de Vehicle Anciennes) de la Argentina, quien es a la vez miembro de la UNESCO, solicitando la eliminación de este inciso, argumentando que de hacerlo, la Argentina se hallaría en igualdad de condiciones con los demás países del mundo, que ya han acatado este pedido formulado por la misma UNESCO por considerar a estos vehículos patrimonio histórico.-

Por otra parte, en el mismo artículo también se propone el patentamiento de reproducciones exactas de autos clásicos y el patentamiento de réplicas con mecánica 0 kilómetro, adecuándolo, entonces, a las realidades internacionales (como se observa en EEUU, con el patentamiento bajo la normativa del así llamado kit car – vehículo que es entregado en la totalidad de sus componentes y es ensamblado por el propietario -, o en Europa, con la reproducciones), actividad que la FIA (Federación Internacional del Automóvil) está proponiendo.-

Así como hemos visto que el mercado de los autos históricos genera un movimiento de 16.000 millones de euros por año en Europa, con más de 55.000 puestos de trabajo y con el 70 % de estos puestos estables en los últimos años, también sabemos (por medio de un artículo publicado en The Wall Street Journal, en su edición del 18 de Agosto de 2005) que el mercado de las reproducciones, autos réplicas de antiguos y sus correspondientes repuestos se halla en el orden de los 900 millones de dólares anuales.-

Creo que esta cifra no es desdeñable para ninguno de los productores locales que podrían introducir sus máquinas y sus repuestos en el mercado americano, fanático de esta clase de vehículo, y en menor medida también en el mercado europeo, que resultarían buenos compradores de los vehículos aquí fabricados

(a modo de ejemplo, la firma Pur Sang S.A. ha vendido un gran número de estos vehículos, réplicas de las famosas Bugatti, a ex corredores de Fórmula 1, a actores de Hollywood e incluso a personalidades de la política internacional que han venido a comprar sus vehículos en la Argentina).-

Pero ellos allá pueden circular con esos autos, y aquí no se permite, por lo que ese sector del mercado argentino se ha perdido completamente, y Pur Sang S.A. no ha podido vender un solo auto en la Argentina, hasta el día de hoy.-

Es necesario que la legislación (concretamente las normas de aplicación que hacen a la vida de la sociedad) encuentre adecuación entre la seguridad vial y el derecho constitucional de transitar, ya que uno no puede ser concebido sin la asistencia ni la contemplación del otro; por lo tanto se debe hallar la forma de encausarla dentro de los parámetros de la legalidad y de la necesaria distinción que resulta que si bien vehículos distintos comparten las mismas calzadas de la vía pública, la experiencia nacional e internacional demuestra que resulta real e innegable el derecho a la libertad de tránsito que marca la Constitución Nacional, y este derecho debe ser regulado de un modo determinado para que no vulnere el principio de igualdad ante la ley.-

En otro orden de cosas, este pedido de reforma del artículo 63 ha sido formulado también por la FACAHA (Federación Argentina de Clubes de Automóviles Históricos), entidad que ha sido elegida para actuar como Registro de Automotores Clásicos, tal como lo marca la ley vigente, como ya se ha dicho anteriormente en este trabajo.-

En sus motivos, que se pueden consultar en la página web de la entidad, www.facah.org.ar, se colige que la FACAHA ha iniciado un expediente en la Secretaría de Industria en el año 2004 (expte. Nro. S01-0081405/04) donde solicita el cambio de tratamiento de la importación de automóviles y sus partes.-

Quiere establecer una diferencia entre automotores históricos y clásicos.-

El automotor histórico sería aquel que por su trascendencia es digno de ingresar en la historia, ya sea por su relación con sucesos públicos, políticos, sociales o por estar referidos a hechos importantes y singulares de la evolución de la industria automotriz.-

Por su parte, el automotor clásico sería todo automotor que tenga más de 30 años de antigüedad.-

Para los interesados en importar automotores históricos, la FACAHA propone que los mismos deberían aportar la documentación suficiente que justifique su introducción en esa categoría.- No establece valor mínimo o máximo del vehículo para su introducción al país.-

En cambio, en lo referente a los automotores clásicos, propone que se tome en cuenta un valor FOB de la unidad de u\$s 500 en forma simbólica,- De esta forma se eliminaría la limitación para importar vehículos que son los que generan mayor actividad local.- Pero el valor mínimo que se tomaría para el pago de los aranceles sería de u\$s 2.000, cuando el valor FOB fuere menor a esa cifra.- Los repuestos y accesorios pueden ser usados considerándose su valor real, comprobado en origen por medio de publicaciones independientes.-

Se establecería una verificación de los valores de los vehículos y sus accesorios, en caso de duda, con intervención de la FACAH.- Los derechos de Aduana serían de 5,5 % del valor del vehículo en el caso de los automotores históricos y de 35 % del valor del vehículo en el caso de los automotores clásicos.-

Esto traería como consecuencia que se alentaría el ingreso de unidades clásicas, su restauración y la creación de puestos de trabajo para artesanos y especialistas.- Al Estado Nacional le produciría ingresos por el pago de aranceles aduaneros, por la reactivación de las importaciones y también por la tributación que deviene de la mayor actividad de los artesanos y especialistas, sin acarrearle gasto alguno.-

EXPORTACION DE VEHICULOS HISTORICOS :

Ahora bien, este trabajo no se completaría si no se tratara la otra parte que lo compone, y que revista la misma o mayor importancia aún que el análisis y el estudio de las normas que componen la importación de vehículos históricos, y que es la exportación de vehículos históricos.-

Así como hemos visto que existen diversas trabas para la importación de vehículos históricos y clásicos, y que la legislación sobre el particular es profusa y, a mi humilde entender, discriminatoria en algunos puntos, en la otra faz de los negocios internacionales, la exportación de vehículos históricos, vemos que no existe restricción alguna, ni ley que la restrinja, de ninguna índole.-

Mas allá que quien quiera exportar un vehículo histórico o clásico deberá

cumplimentar con los trámites necesarios requeridos para cualquier exportación, no existe control alguno, ni protección de ningún tipo, para evitar que el patrimonio histórico y cultural de los automotores históricos de nuestro país se desintegre.-

La política de importación de vehículos de estas características especiales hoy en día es restrictiva, pero la de exportación es totalmente permisiva.- Se suma a la falta de controles y de información de las unidades que se envían al exterior la aplicación de un arancel bajo para la exportación.-

Ya hemos perdido muchas unidades que revestían carácter histórico, y se ha deprimido – en demasía, en mi opinión personal – el parque automotor histórico.-

Hace poco tiempo atrás, la inminente exportación del automóvil Alfa Romeo 8C, chasis nro. 50017 de 1938, que fuera conducido e hiciera historia en las manos de Oscar Gálvez, y que está expuesto en el Museo Juan Manuel Fangio de la ciudad de Balcarce, Provincia de Buenos Aires, fue abortada por haber trascendido la intención de la venta al exterior de esta pieza, que ha sido considerada " Patrimonio Histórico Nacional ".- Esta negociación, en cuanto se supo, dio inicio a numerosas presentaciones del mundillo que compone el movimiento histórico de automotores antiguos, y entre ellas estuvo en forma muy vehemente la presentación de FACAH.-

Pero se ha llegado a impedir esta exportación solo porque trascendió el rumor de la operación antes que sucediera.- Las voces de los defensores de la argentinidad se alzaron y en este caso fueron escuchados.- Pero no existe un registro, o algún otro medio que informe sobre la cantidad – y la calidad – de los vehículos históricos que se van de nuestro país para nunca más volver ...

En nuestro Código Aduanero nacional, existen una serie de prohibiciones de exportar fundamentadas en razones económicas (arts. 608 y subsiguientes del cuerpo legal mencionado), por las cuales es necesario asegurar un adecuado ingreso para el trabajo nacional, o combatir la desocupación - art. 609, inciso a) -, o promover, proteger o conservar las actividades nacionales productivas de bienes o servicios - mismo artículo citado, inciso c) -, que son totalmente aplicables a la problemática en estudio.-

Pero también existen prohibiciones de exportar por razones no económicas, especificadas por el mismo cuerpo legal, y que son establecidas por diferentes razones, entre las cuales se deben destacar, como referidas a este tema, las contempladas en el art. 610, inciso a) – afirmación de la soberanía nacional – y en el inciso f) – protección del patrimonio artístico e histórico – .-

Entonces, vemos que en el caso citado como ejemplo renglones más arriba, se pudo impedir la exportación de un vehículo amparado en razones de patrimonio histórico nacional.- Pero esto se dió en un caso en particular, no para todos los vehículos que revisten similares características, y que quizás por falta de información y conocimiento, ya hayan salido de nuestro país.- Nuestra legislación sobre la materia no debe dejar de lado, ni mucho menos, los resortes legales que nos ofrece el Código Aduanero, como medio de protección a la actividad, que en definitiva redunda en un beneficio para la comunidad toda, según se ha demostrado a lo largo de este trabajo.-

PROPUESTAS DE ESTE TRABAJO :

La reducción del parque automotor histórico argentino va a conducir a la paralización y la pérdida de las actividades laborales de artesanos y especialistas, por una consecuencia lógica, al desaparecer los autos especiales sobre los que ellos trabajan.-

También estamos reduciendo, para el mañana, las posibilidades de otorgar a las nuevas generaciones una salida laboral interesante, con proyección de futuro en el caso de ser aceptados los cambios en las normativas que en este trabajo se proponen.-

Tampoco debe soslayarse la actuación que le cabe al Estado Nacional, pues incrementaría de manera significativa sus ingresos, tanto por los tributos que deben abonar los importadores de vehículos históricos como quienes trabajan en la restauración y mantenimiento de los mismos, como así también toda la "cadena de valor hacia atrás" a la que ya se hizo referencia en este trabajo (turismo, entretenimiento, combustibles, etc.).-

Por ello, en este trabajo se propone tomar las siguientes medidas :

- Que se haga lugar al pedido de modificación a la Ley 22.449, tal como ha sido redactado por la Comisión de Transportes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, lo que permitirá la agilización de la introducción de vehículos históricos y de colección de otros países, a fin de radicarlos en nuestro país, como medio de incrementar el parque de vehículos de estas características en nuestro medio.-
- Que se impongan trabas para la exportación de vehículos históricos y de colección que existen hoy en día en nuestro país, como medio de preservar el patrimonio histórico, amén de mantener la industria que se ha formado alrededor de ellos, tal como ha quedado cabalmente demostrado a lo largo de esta exposición.- Propongo que se aumenten de forma significativa los tributos a abonar por parte de quien desee

exportar un vehículo histórico y de colección, tanto en derechos de exportación como en el pago de IVA, en el porcentaje que estipule en definitiva la autoridad de aplicación, como una forma de desalentar el libre albedrío imperante en la actualidad.-

- Que se estimule la exportación de piezas y repuestos fabricados en el país y que sean únicamente reproducción de los originales, pues, como ya se ha dicho anteriormente, existen en el país muchos pequeños artesanos y especialistas que reproducen, restauran y fabrican piezas y repuestos históricos con una gran diversidad de rubros y una alta precisión en sus trabajos, que los hacen reconocidos en todo el mundo.-

- Que, en virtud de lo antes expuesto, y en lo referido exclusivamente a piezas y repuestos originales (no reproducidos), sean exportados en una cantidad mínima de tres (3) por cada uno, con el objeto de buscar reducir la posibilidad que alguien pueda adquirir un auto de gran valor, lo desarme y lo exporte fácilmente como repuestos.- Por supuesto que esto llevaría un incremento sustancial del precio del vehículo, pues desarmarlo en Argentina y volverlo a armar en el exterior tiene un costo que no es precisamente insignificante, y esto desalentaría a quienes desean burlar la ley con estas maniobras.-

- Que se cree un Registro de Autos Históricos y otro Registro de Autos Clásicos, de acuerdo a la propuesta de FACAH, y ambos en manos de esa entidad., con la obligatoriedad de información periódica a la Administración Nacional de Aduanas, con el objeto de conocer en detalle tanto el parque automotor argentino actual, como la posible salida al exterior de los vehículos considerados de interés nacional y que forman parte de nuestro patrimonio histórico (los que quedan incluidos en el primero de los Registros propuestos para crearse), prohibiendo la exportación de los mismos.-

- Por último, también se propone que se reduzca el monto imponible contemplado en Régimen Automotriz vigente de u\$s 12.000 - recogiendo de esta manera el reclamo del sector que se ocupa de la materia – pues existe una realidad incontrastable : en los principales países del mundo, los vehículos cuya antigüedad supera los 10 años bajan estrepitosamente su valor, y se hace realmente muy difícil encontrar automotores que tengan un valor de u\$s 12.000.- Por ello, adecuar el valor a las reales posibilidades es un hecho que marcaría una diferencia sustancial, permitiendo la mayor entrada de vehículos antiguos a nuestro país, y paralelamente daría un valor certero (no simbólico de u\$s 500, tal como proponía F.A.C.A.H.) para la Administración Nacional de Aduanas con el objeto del pago de los tributos correspondientes.-

Considero firmemente que es necesario, absolutamente, que nuestro país haga crecer esta “ industria “, proveyendo las herramientas legales necesarias para incrementar la importación de los vehículos históricos y limitando la exportación de los que ya se encuentran en nuestro territorio, para así ampliar el parque automotor histórico y a la vez engrandecer todos los sectores económicos que están ligados al mismo, al margen de mantener y custodiar nuestro patrimonio histórico - por lo menos, lo que todavía queda de él – que es el deber y la obligación de todo argentino que se precie como tal.-

Índice General

Introducción	2
Principales hallazgos del trabajo del equipo de IDESA	3
Situación en la Unión Europea	24
Situación en los Estados Unidos de Norteamérica	28
Situación en Australia	30
Opiniones de la Empresa Especializada Argentina	31
Nuestra Opinión	41
Aspectos Aduaneros de la cuestión:	
Importancia de vehículos Históricos	47
Proyecto de Ley y Propuesta de F.A.C.A.H. presentadas a la fecha	55
Exportación de Vehículos Históricos	62
Propuestas de este Trabajo	64